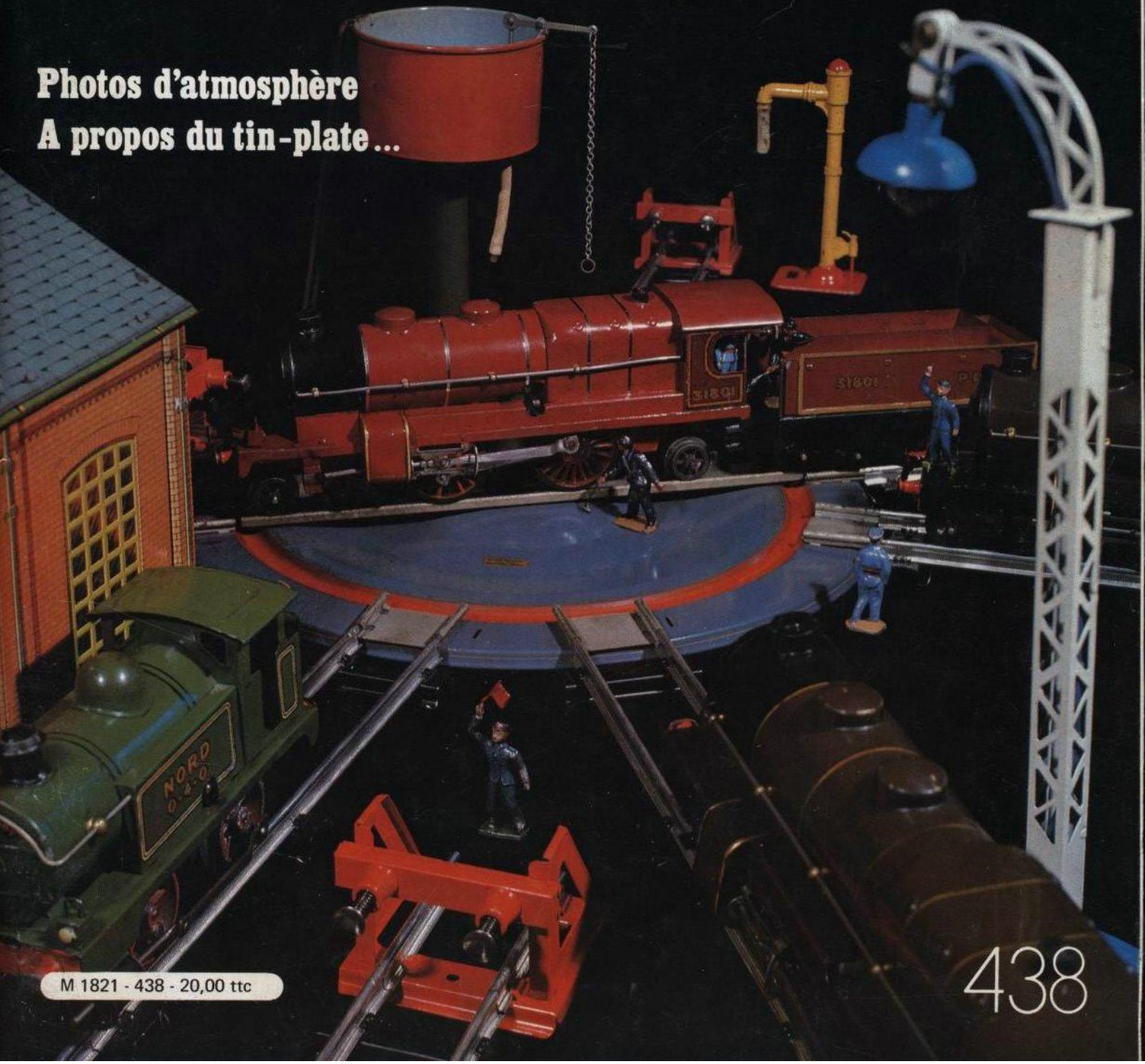
28
04

loco revue

5/82 MENSUEL

Construisez une jonction simple sur mesure
Test : chez Minitrix, deux vapeur francisables

Photos d'atmosphère
A propos du tin-plate...



M 1821 - 438 - 20,00 ttc

438

La première revue française de modélisme ferroviaire, fondée en 1937 par Jean-Edmond FOURNEREAU.

Mensuel publié par les Editions

LOCO-REVUE
Le Sablen, 56400 AURAY
Tél. (97) 24.01.65

N° CPPP 59722
N° Siren 866 401 821 000 16

Directeur de la publication
J.L. Fournereau

Diffusion/Publicité
F. Fournereau

Rédacteur en chef
J.L. Fournereau

Secrétaire général
F.L. Marx

Equipe de rédaction
J.H. Lavie (chef de rubrique)
J.P. Quatresous (rédaction);
R. Le Guellec (dessins);
J.Y. Mahéas (mise en page)
M. Ruelle (composition)

Avec la collaboration de
P. Chenevez; J. Chevassus;
J.F. Couedou; M. Grannec;
X. Jacquet; J.C.; M. Le Guay;
J.P. Guimbert; A. Lelu; Y.Mercier;
J. Leplat; P. Pichon.

Correspondants à Paris
C. Lamming; A. Colombet

Loco-Revue, parution mensuelle sauf août.

En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.

ABONNEMENTS
Un an - 11 numéros
France : 158,- F T.T.C.
Etranger : 192,- F H.T.

Changement d'adresse
Prière de joindre la dernière étiquette et 7,00 F en timbres

C.C.P. 2081-39 Paris
000-0600032-87 Bruxelles
Référence bancaire : BNP Auray

Tous droits de reproduction réservés.

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus..

Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.

Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Imp. Châtelaudren 22170

Dépôt légal à la date de parution

N° I.S.S.N. - 0024.5739

loco revue

pour les modélistes et amateurs de chemins de fer

5/82

46e année
Tirage : 28 000 ex.

modélisme
406 **concours « photos d'atmosphère », le premier prix : l'omnibus du soir « P.L.M. » vers 1910**
403 **décor à l'américaine**

le coin du collectionneur
425 **dialogue autour du livre « cent ans de train jouet français »**

manifestations
388 **les voyages en chemin de fer ont 150 ans**
401 **Lucerne : troisièmes journées du modélisme ferroviaire**

photo doc
395 **pantos, toitures et variantes des BB 25500**

un projet par mois
391 **ambiance auvergnate en voie unique : Laroquebrou**

test
408 **1-150 Y et 3-140 D : chez Trix, 2 vapeur allemandes en N**

la page du N
423 **le 3e set de la 141 R Carmina**

fiche documentaire
399 **S.N.C.F. : locomotives à vapeur 2-050 TQ 1 à 35**

construction
414 **construction d'une bretelle grande ligne**

électronique pratique
430 **emploi des circuits intégrés en modélisme**

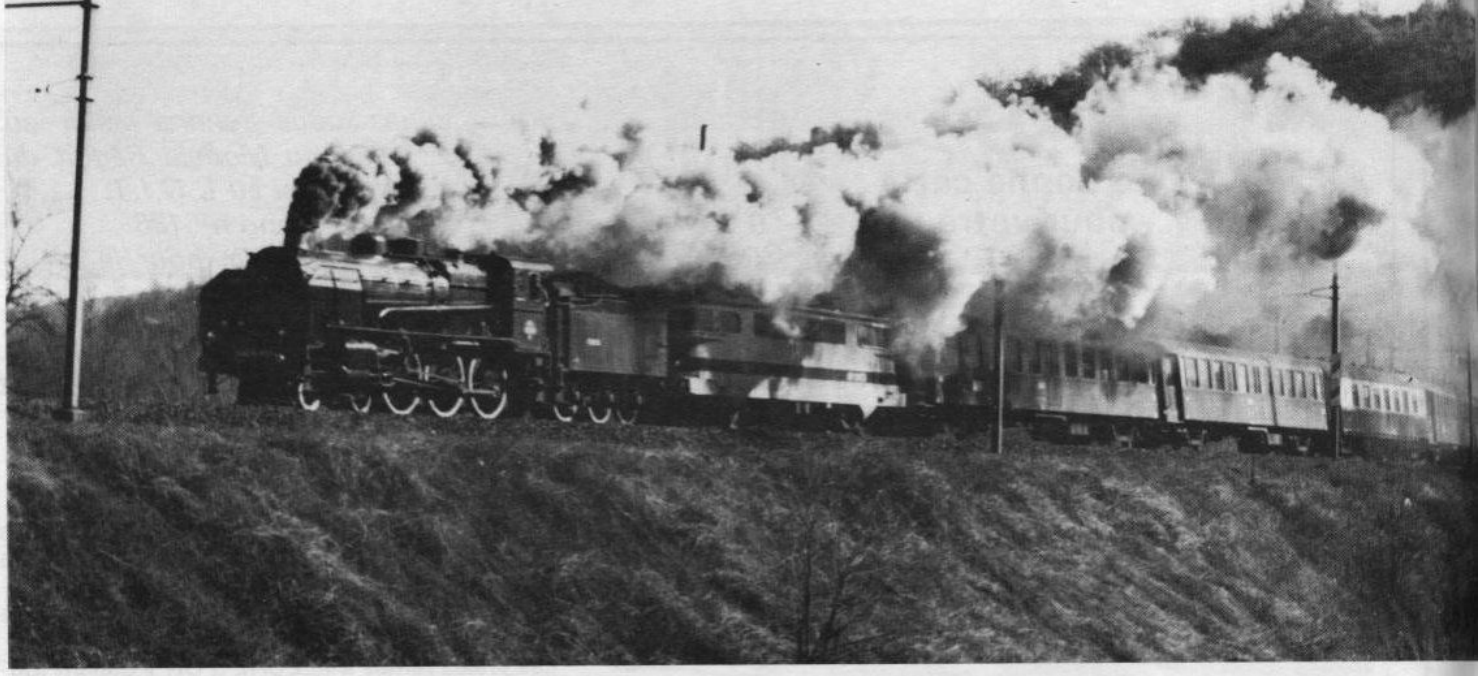
vapeur vive
418 **série d'initiation à la locomotive à vapeur miniature : le châssis** *(suite)*

model shopping
AS, Blumhardt, Carmina, Clarel, E.S.C.I., J.C., Moutier, Raimo, Roco, Top Models

divers
librairie (p. 390), nouvelles brèves (p. 403), questions et propos (p. 413), manifestations (p. 437), à travers les clubs (p. 438), petites annonces (p. 439).

NOTRE COUVERTURE :
Si les merveilleuses couleurs des trains Hornby des années 30 prenaient de grandes libertés vis-à-vis des chemins de fer réels, il n'en a pas toujours été de même pour toutes les productions Tin-Plate. Durant trois décennies, de 1930 à 1960, ces trains-jouets furent même, bien souvent, le reflet de l'actualité ferroviaire. Ils nous permettent, aujourd'hui, de percevoir l'impact considérable qu'obtinrent certains matériels réels auprès du grand public : Super Pacific Nord et Pullman Flèche d'Or, E 500 P.O., autorails Bugatti et rames T.A.R. du Nord... Rendez-vous dans notre nouvelle rubrique « Le Coin du Collectionneur »...
Photo : C. Lamming.

sommaire



1. L'affluence de voyageurs contraignit la SNCF à renforcer la composition initialement prévue. La rame passa de 4 B^{11} + 1 Pullman à 6 B^{11}. Les possibilités de la 230 G sur cette ligne en rampe et les obligations de s'intercaler dans le trafic nécessitèrent l'adjonction d'une électrique BB 9400 en complément.

Les voyages en chemin de fer ont 150 ans

(Voir également page IV de la couverture)

texte et photos : J.F. COUEDOU

En 1830, il fallait de 6 à 7 jours pour relier Paris à Lyon, selon les saisons et les véhicules. Rien n'avait changé depuis les Romains !

Le transport de marchandises s'effectuait par voie d'eau pour tout échange important. Les houillères de Saint Etienne décidèrent alors de construire une ligne de chemin de fer pour écouler leur production jusqu'au port d'Andrézieux, situé au bord de la Loire. A l'origine la traction se faisait soit par gravité, soit par des chevaux, qui furent aidés par des locomotives dès 1828. Un beau jour, la société décida de transporter des voyageurs. Pour cela elle conçut de transférer, à l'aide d'une grue, la caisse d'une diligence sur un truck. La date fut fixée au 1er mars 1832. La diligence prit ses voyageurs à l'hôtel de ville et ceux-ci se retrouvèrent à Andrézieux sans qu'il leur fut nécessaire d'en descendre entre temps. Les promoteurs n'avaient sûrement pas conscience qu'ils passeraient à la postérité, créant le premier transport de voyageurs et ce qui devint plus tard le système «rail-route».

Dès l'année suivante, le transport de voyageurs se développa sur la nouvelle ligne Saint Etienne-Lyon, au mépris des «scientifiques» de l'époque, qui prédisaient toutes sortes de maladies aux voyageurs (1).

Cette année, la municipalité de Saint Etienne et le Ministère des transports souhaitaient commémorer le 150è anniversaire de cette première liaison ferroviaire ouverte au transport des voyageurs. Le hasard voulait que 50 ans après ce nouveau mode de transport, la ville de Saint Etienne se dota d'un important réseau de tramways à vapeur.

C'est donc un double anniversaire qui fut célébré la première semaine de mars 82.

(1) Avec sa verve habituelle, Henri Vincenot, narre les commentaires et prédictions de l'époque dans «l'âge du chemin de fer».

Des festivités ferroviaires d'une rare ampleur furent organisées durant une semaine à partir du 1er mars. Elles commencèrent avec un train spécial commémoratif à vapeur, sur le tronçon Andrézieux, avec la célèbre 230.G 353 spécialement déplacée. Cette machine fut chargée également de remorquer des trains destinés principalement aux écoles, sur le tronçon Saint Etienne-Givors. Le succès fut tel qu'il fallut renforcer la composition initialement prévue et adjoindre une machine électrique en renfort de traction. Ces navettes eurent lieu 8 jours consécutifs au lieu de 6 initialement prévus.

Parallèlement deux expostions furent organisées.

La première, en gare de Châteaucreux, présentait une rétrospective de matériel moteur ou remorqué : 030 T Rimaucourt avec la rame dite de Saint Germain (propriété de l'AJECTA); 220 C 145 PLM «Coupe Vent» avec fourgon et voiture-salon, tous deux PLM également du Musée du chemin de fer de Mulhouse; 231 K 82 destinée au futur musée de la mine à Saint Etienne; BB 9004 et CC 7107 co-détentrices de l'ancien record du monde de vitesse sur rail. La CC, encore en service, venait d'être repeinte pour l'exposition.

La deuxième exposition, à l'hôtel de ville, retraçait, à l'aide de documents, l'évolution des transports urbains de l'agglomération. A l'extérieur on pouvait voir une motrice de tramways type H, habituellement exposée au musée de Saint Mandé (94).

A l'instar de la SNCF, le réseau de tramways organisa plusieurs voyages avec l'ancienne et dernière motrice type J.

Le succès de ces manifestations, d'une ampleur inhabituelle, incitera peut-être leurs promoteurs à bâtir de nouveaux projets. Les centenaires ne manqueront pas en 1983.

J.F. Couedou

2

2. BB 9004 et CC 7107, les co-détentrices de l'ancien record du monde de vitesse sur rail (331 km/h) sont à nouveau réunies 26 ans après. La 7107 sera également préservée à Mulhouse.

3. Acheminement de la 230 G accompagné de la rame dite de St-Germain entre Roanne et Saint-Etienne.

3

3

Un projet par mois

Ambiance auvergnate en voie unique : Laroquebrou

texte et photos : A. LANGLAIS

En 1980, le ciel de Laroquebrou n'est plus obscurci par les puissants panaches des Mikado-tender 4-141 TA et la Vallée de la Cère ne résonne plus des vrombissements du V 12 diesel des vieux autorails Renault ADP.

Il n'empêche que cette petite gare du Cantal conserve, aujourd'hui, un grand intérêt pour les modélistes car, malgré des dimensions modestes, le trafic dont elle bénéficie est loin d'être négligeable...

Une IMPLANTATION des VOIES CARACTERISTIQUE

Gare du réseau Sud-Ouest de la SNCF, Laroquebrou est située sur la ligne à voie unique St Denis près Martel-Miècaze. Au sein de cet établissement, la voie unique se dédouble en deux voies bordées, chacune, par un quai, une troisième voie étant implantée de l'autre côté du quai faisant face au BV. Le chantier «marchandises» fait suite au bâtiment voyageurs, trois voies en impasse servant, l'une, de garage, la seconde de desserte de la halle aux messageries, la troisième de voie de débord. En fait, Laroquebrou représente parfaitement l'archétype de la gare de voie unique.

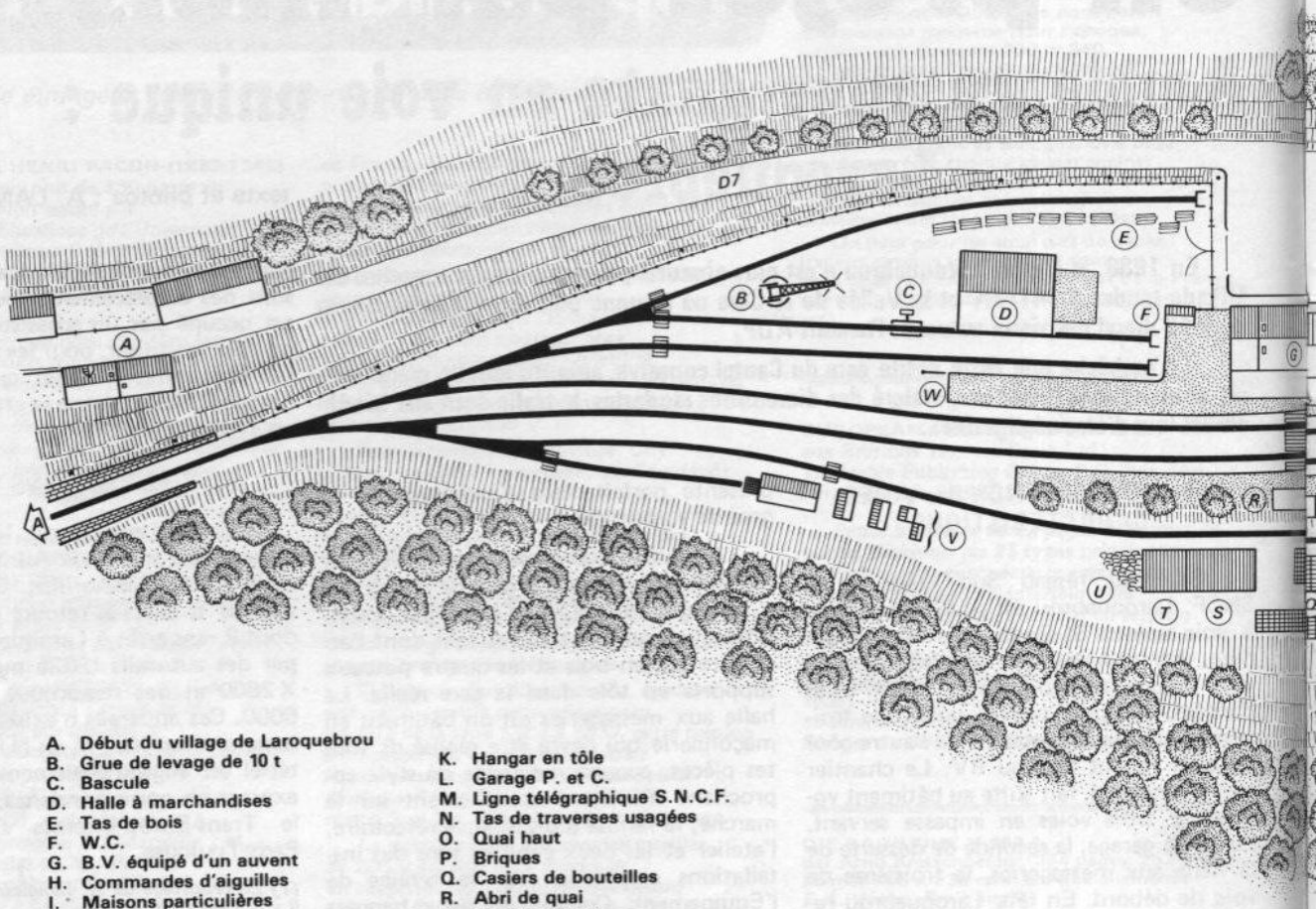
Au 1/87, le BV peut être facilement obtenu en partant de la gare de Neuvy qui a si longtemps figuré au catalogue Jouef. Côté quai, on ajoutera l'auvent dont l'armature est en bois et les quatre poteaux supports en tôle dans la gare réelle. La halle aux messageries est un bâtiment en maçonnerie qui devra être réalisé de toutes pièces, aucune maquette de style approchant n'existant actuellement sur le marché, la remise à draisine, le réfectoire, l'atelier et les deux cabanes sont des installations employées par le service de l'Equipement. Comme les deux hangars situés à l'opposé du BV (ces deux hangars sont des emplacements loués; l'un d'eux est occupé par un grossiste en boissons), on pourra utiliser, pour les réaliser en HO, des maquettes Vollmer qui seront «kit-bashées». A noter que la grue hydraulique est typiquement PO.

Des COMPOSITIONS VARIEES

Laroquebrou reçoit le trafic de la transversale Bordeaux-Aurillac et de la radiale Paris-Brive-Aurillac. Elle est desservie par 6 allers-et-retours quotidiens (1) dont 2 sans arrêt à Laroquebrou, couverts par des autorails U 825 modernisés série X 2800 et des remorques MC série XR 6000. Ces appareils n'existent malheureusement ni en HO, ni en N ! Le même matériel est engagé également aux relations express en correspondance, à Brive, avec le Trans-Europ-Express «Le Capitole» Paris-Toulouse.

(1) Le reportage de A. Langlais a été effectuée il y a 3 ans (N.D.L.R.)

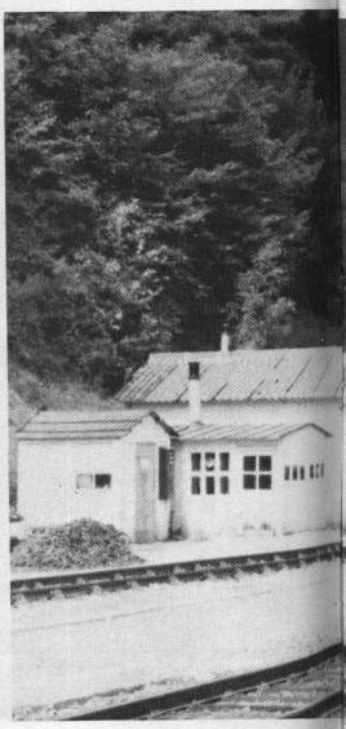
1

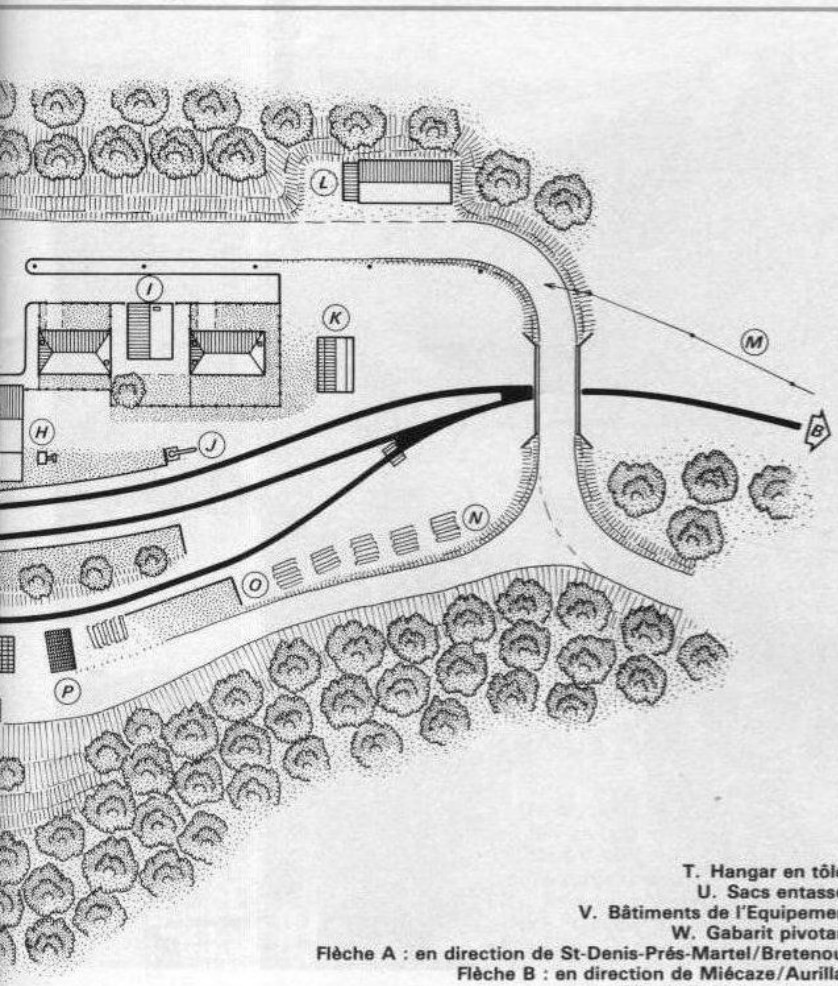


A. Début du village de Laroquebrou
B. Grue de levage de 10 t
C. Bascule
D. Halle à marchandises
E. Tas de bois
F. W.C.
G. B.V. équipé d'un auvent
H. Commandes d'aiguilles
I. Maisons particulières
J. Grue hydraulique
K. Hangar en tôle
L. Garage P. et C.
M. Ligne télégraphique S.N.C.F.
N. Tas de traverses usagées
O. Quai haut
P. Briques
Q. Casiers de bouteilles
R. Abri de quai
S. Hangar en bois

2

3





T. Hangar en tôles
U. Sacs entassés
V. Bâtiments de l'Equipement
W. Gabarit pivotant
Flèche A : en direction de St-Denis-Prés-Martel/Bretenoux
Flèche B : en direction de Miécaze/Aurillac
D7 : de Tulle vers Aurillac

Plus facile à traiter au 1/87, une paire d'express relie Paris Austerlitz à Aurillac (tr. 4932/33) et Aurillac à Paris Austerlitz (tr. 4935/34).

La composition de la rame en roulement est la suivante : BB 67400 (modèle Jouef) - 1 B^4Dd PLM modernisée Sud-Est (utilisez une B^5D OCEM-PL Tram) - 1 B^{10} DEV U 46 (utilisez B^{10} DEV U54 RMA) - 1 A^7xj DEV U 53 inox (extérieurement identique à A^8j inox Jouef, aménagement intérieur avec salon fumoir) - 1 A^9C^9ux VU 75 (Mougel) - 1 $B^{10}C^{10}$ DEV U 56 (RMA).

Côté marchandises, les mouvements sont assurés par des BB 66000 (modèle Jouef) en unité simple ou en UM.

Une FONCTION «EQUIPEMENT» IMPORTANTE

On pourra s'étonner de l'importance de la fonction «Equipement» en gare de Laroquebrou (hangar à draisine, nombreux wagons «V»...). Cette importance est justifiée par la présence des gorges de la Cère, entre Laroquebrou et Bretenoux Biars, où l'on ne compte pas moins de 21 tunnels sur une distance d'environ 30 kilomètres. Des filets d'alarme «pare-éboulis» sont installés aux endroits stratégiques pour prévenir tout incident. Le jour où les clichés illustrant cet article ont été réalisés, la voie était coupée au-delà de Bretenoux et le transbordement par autocar avait été mis en place en gare de Laro-

4

5

Page 391

1. Le curieux auvent en bois installé sur la façade côté quai du B.V. A droite du cliché, notez la grue hydraulique type P.O., sans doute d'origine ancienne.

Pages 392, 393

2. Architecture des plus traditionnelles pour le B.V. côté cour.

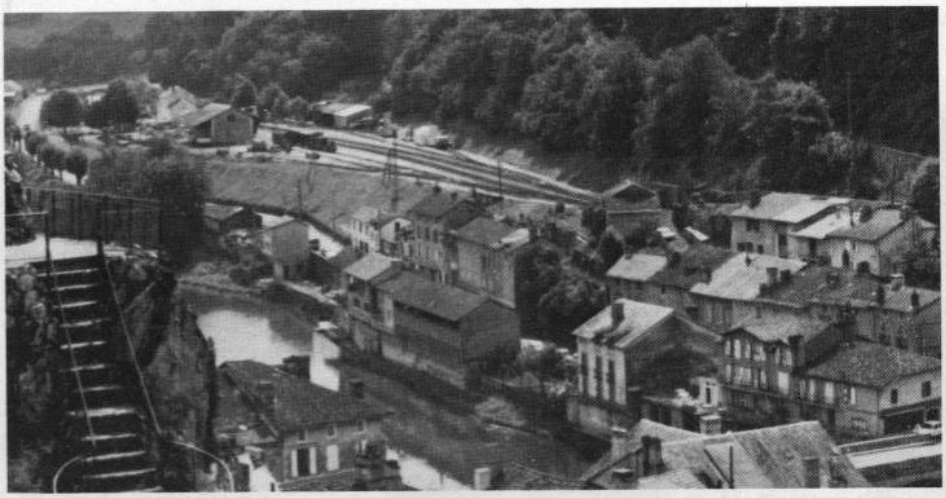
3. Bâtiments typiques d'un chantier du Service de l'Equipement. La draisine — qui appartient à une petite série régionale — attend devant son hangar.

4. Laroquebrou côté Miécaze, avec le pont-route permettant la traversée de la D. 7.

Page 394

5. A Laroquebrou, l'emprise ferroviaire est enserrée par la montagne et la Cère. A noter, sur la voie de gauche, le train de wagons plats vides prêts, BB 66000 en tête, à aller intervenir pour dégager la voie dans les gorges Bretenoux. A droite, un autorail X 2800.

6. Vue générale montrant le site de Laroquebrou : Au premier plan, le vieux village très intéressant à représenter... pour ceux qui disposent de beaucoup de place.

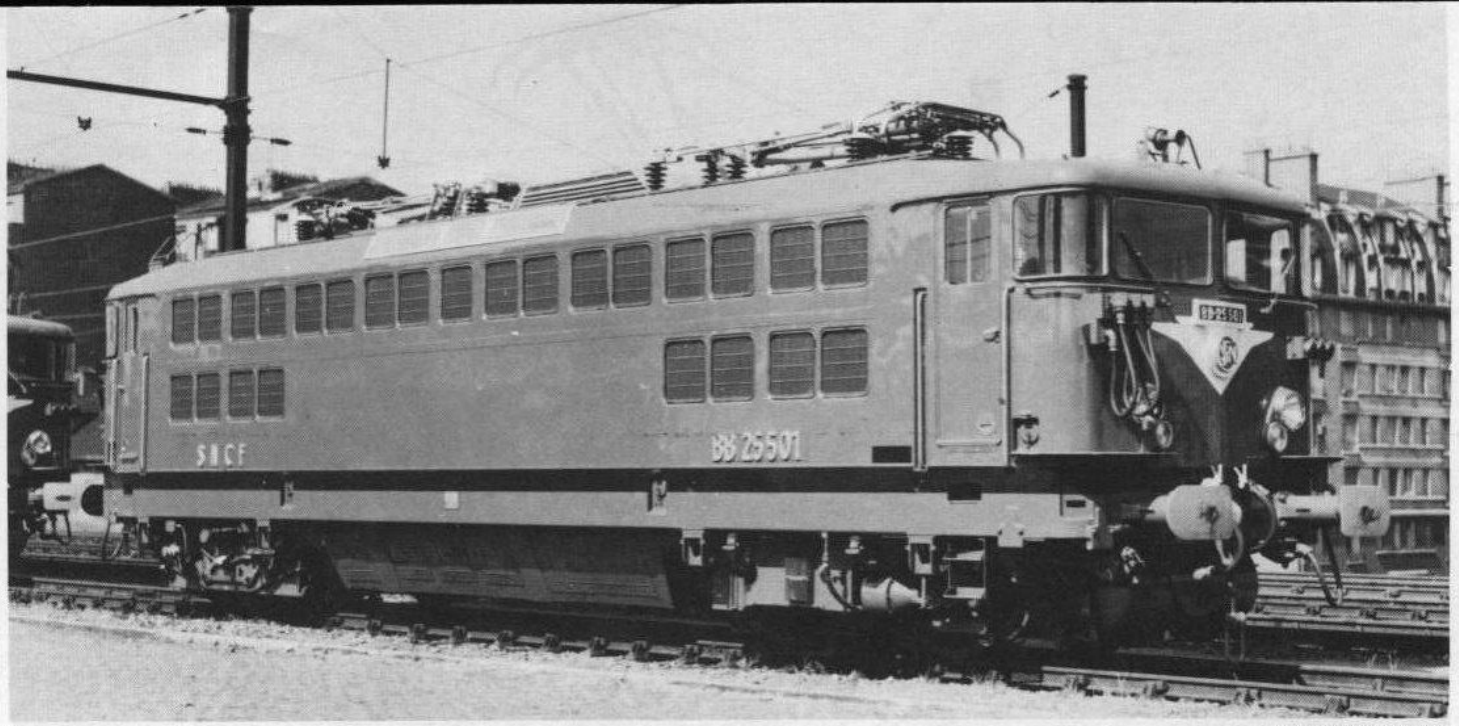


6

quebrou. C'est ce qui explique la présence du train composé de wagons plats et tombereaux vides qui va servir au chargement des déblais et aussi le fait que l'autorail soit arrêté en gare sur toutes ces photographies !

Une draisine est basée à Laroquebrou et l'on y voit, souvent, des véhicules spéciaux (inspection et entretien des tunnels).

Du point de vue modéliste, ces aléas de l'exploitation ne peuvent qu'ajouter à l'intérêt de cette gare (manœuvres de rebroussement, garages, etc). De même, la présence de nombreux tunnels permettra de «caser», facilement, des coulisses cachées (réseau linéaire) ou une boucle discrète (réseau en forme d'ovale). De bonnes séquences de jeux en perspective pour les amateurs de Sud-Ouest !



1 document loco-revue

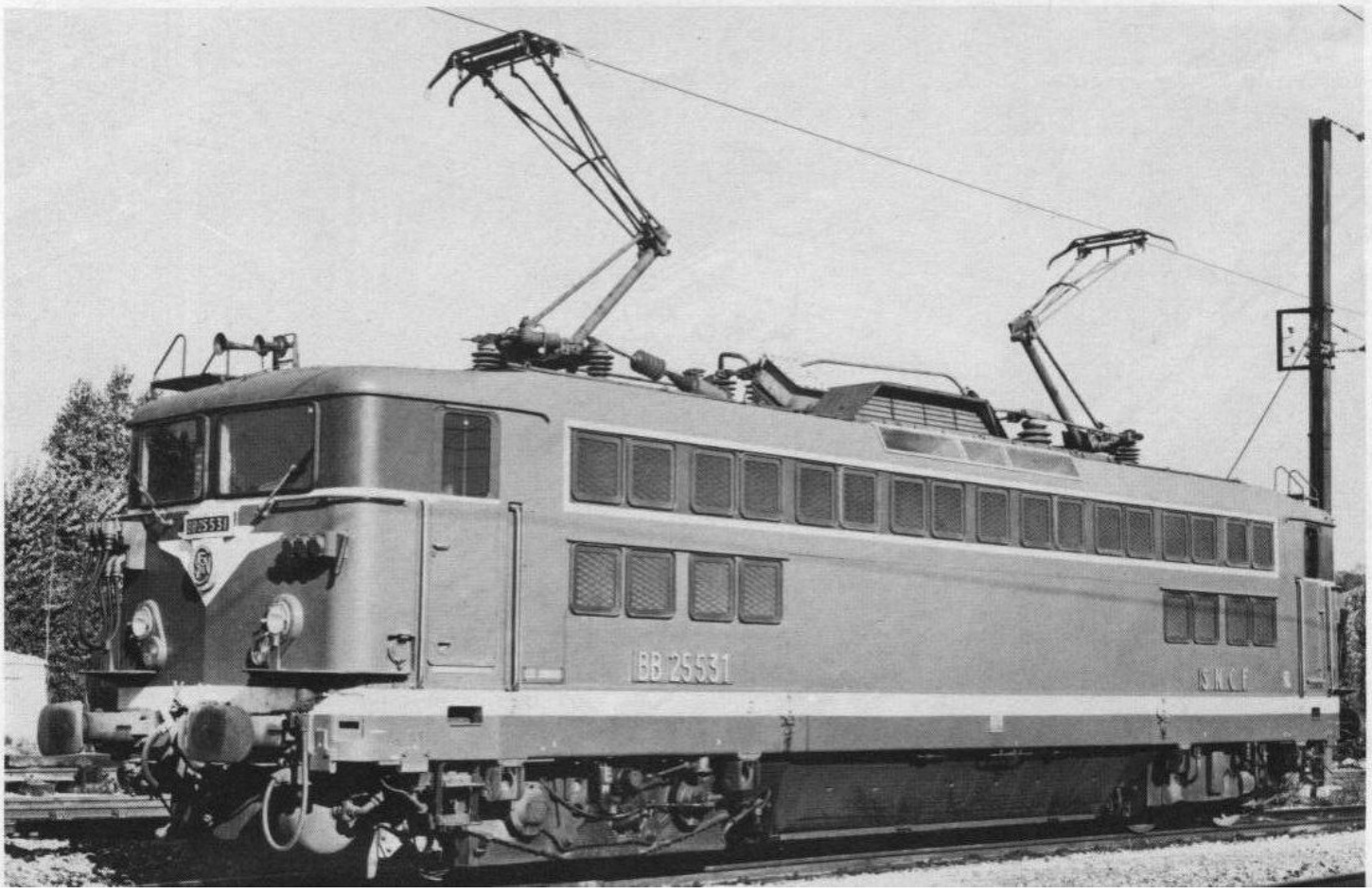
photodoc
photodoc

PANTOS, TOITURES ET VARIANTES DES BB 25500

Aptes aussi bien à la traction des trains de marchandises lourds et des express C 140 qu'aux services des rames réversibles de banlieue, les BB 25500 sont des locomotives électriques bi-courants 1,5/25 kV couplables en UM, développant une puissance UIC de 2940 kW et équipées de bogies à double rapport de réduction les autorisant à circuler à 140 km/h (rapport GV) ou à 90 km/h (rapport PV). Réceptionnées entre juin 1964 et janvier 1976, ces 194 locomotives sont actuellement toutes en service, réparties entre les dépôts d'Achères (74), Montrouge (25), Les Aubrais (55), Dijon (25) et Marseille (15). On notera qu'initialement, un lot de BB 25500 avait été basé à Dole.

J.H. LAVIE

2 c. lapierre

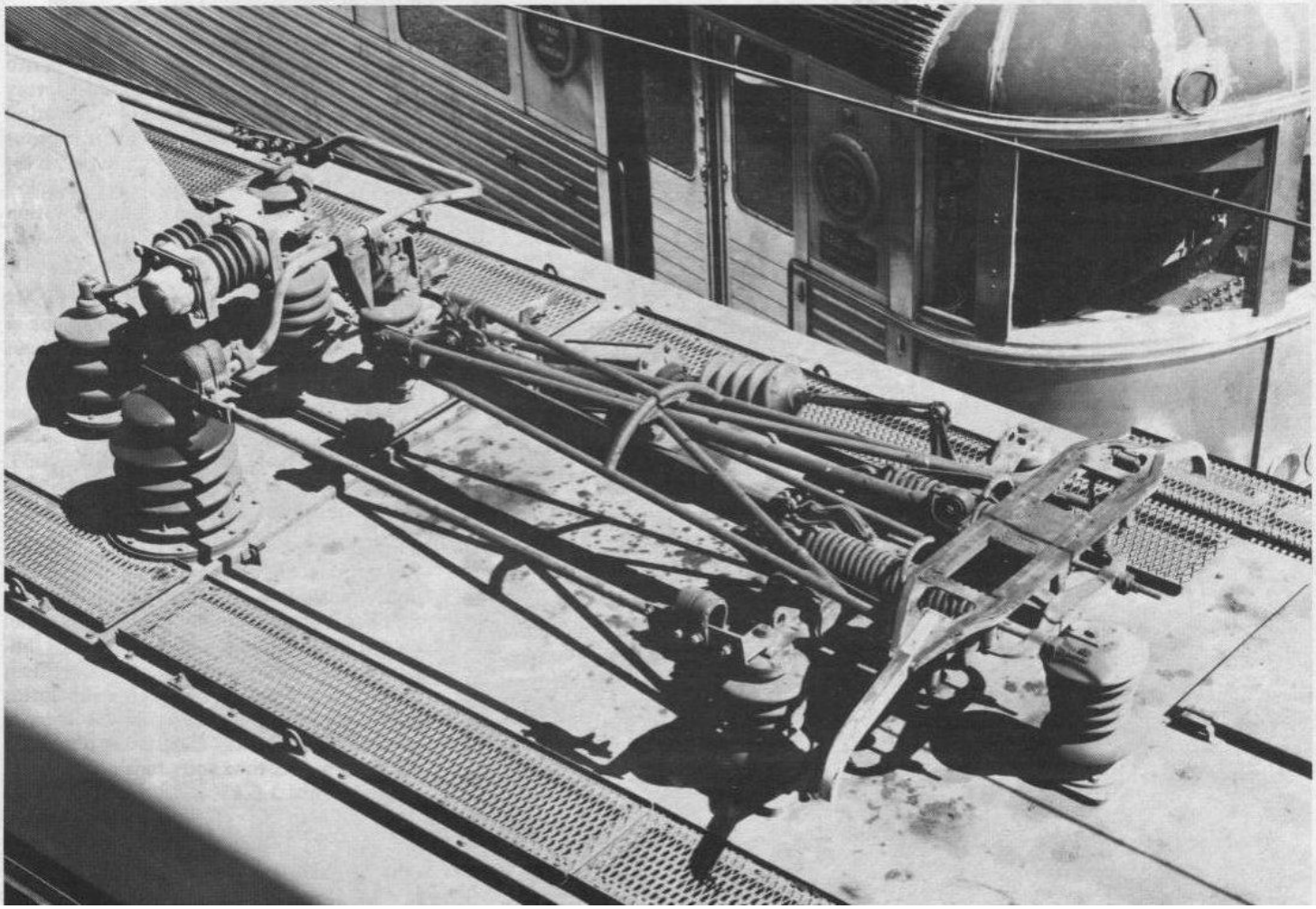


3 j.p. demoy

5 j.p. demoy

4 j.p. demoy

6 j.p. demoy



1. Tranche BB 25501 à 514 (1964) dans son état d'origine. Longueur H.T. 14,70 m, 2 moteurs de 1305 kW, cabines avec glaces d'angles, bandeau décoratif vert celtique 301. Les BB 25515 à 530 (1964/65) étaient identiques, mais les glaces d'angles des cabines avaient été remplacées par des montants en tôle. Aujourd'hui, ces 30 premières machines ont un aspect similaire aux BB 25531 à 555. (représentée ici, la BB 25501 de Montrouge en 1964, gare de Paris-V.G.D. Plateau de Vouillé)

2. Tranche BB 25531 à 555 (1965/67). 2 moteurs de 1470 kW, bandeaux décoratifs blanc cassé 703; notez les trompes Sanor montées de construction et généralisées aujourd'hui (BB 25531 des Aubrais à Juvisy, le 09.10.76).

3. Tranche BB 25556 à 587 (1969/72). Persiennes latérales et traverses de chocs

7 j.h. lavie

8 c. lapierre

modifiées, suspension caoutchouc, inscriptions latérales en chiffres et lettres jaune jonquille 401 (BB 25560 à son dépôt d'attache, Montrouge, le 25.06.73).

4. Tranche BB 25588 à 694 (1972/76). Longueur H.T. portée à 15,76 m, cabines (2 baies supplémentaires) et traverses de chocs modifiées, persiennes de ventilation en acier inox, pivots des essuie-glaces au-dessus des baies frontales (BB 25641 à son dépôt d'attache, Marseille-Blancarde, le 24.09.75).

5. Vue côté extrémité n° 1, la toiture de la BB 25591. Au premier plan, le panto AM 18 U équipé d'un archet «unipalette» de 1600 mm de large pour utilisation normale sous 25 kV et au démarrage sous 1,5 kV. Côté extrémité n° 2, le panto est un AM 18 B équipé d'un archet «bipalette» de 1600 mm de large pour utilisation normale sous 1,5 kV et utilisation de secours sous 25 kV.

6. Gros plan sur le panto unipalette AM 18 U; les bandes de contacts sont en acier mangano-siliceux, les 2 cornes extrêmes des archets sont en matière isolante.

7. La BB 25661 côté ligne de toiture. Notez que les machines de la tranche 25588 à 694, à laquelle appartient la BB 25661, possèdent 3 capots sur la toiture contre 4 capots pour les tranches précédentes.

8. Extrémité n° 2 de la BB 25531. Remarquez que le panto AM 18 B prévu pour tension 1,5 kV continu n'est pas muni sur les machines bicourants, des mêmes archets bipalettes que les pantos unijambistes type AM des locomotives monocourant 1,5 kV : archets bipalettes de 1600 mm à cornes en matière isolante pour les bicourants, archets bipalettes de 1960 mm à cornes sous tension pour les monocourant 1,5 kV.

S.N.C.F.

LOCOMOTIVES A VAPEUR

2.050 TQ 1 à 35

1. En été 1948, la 2-050.TQ 1 (alors neuve) du dépôt de La Plaine vient d'assurer la descente d'une rame entre le chantier du Landy et Paris Nord où elle stationne en tête des quais.
2. Une douzaine d'années plus tard, presque au même endroit, cette même 2-050.TQ 1, qui vient d'assurer un train de jonction Paris Lyon-Paris Nord, attend l'ouverture du carré pour refouler. Les filets ont disparu et deux des trois marchepieds latéraux des caisses à eau ont été bouchés pour empêcher l'accès au sommet de la chaudière sous caténaire 25 kV (notez les plaques « étincelles »).

Dès 1942, la pénurie de locomotives-tender puissantes, dont les besoins se faisaient particulièrement sentir pour le service des triages, avait fait envisager un type de machine à 5 essieux couplés, mais en raison des évènements liés à la seconde guerre mondiale, la commande des 050 TQ n'intervint qu'en 1946, dans le cadre du programme dit «de redémarrage».

Conçues par la D.E.L. (1) en collaboration avec les bureaux d'études de la Franco-Belge, à Raismes et de la Sté Française de Constructions Mécaniques à Denain, ces nouvelles machines à 2 cylindres simple expansion avaient été inspirées par des locomotives de même catégorie - 4-050 TA (chaudière, notamment) et 2-050 TD (changement de marche par servo-moteur à air comprimé) tout en employant le plus possible des pièces unifiées ou normalisées (régulateur à soupapes de 150 P, porte de boîte à fumée unifiée, etc). Leur principale particularité résidait dans leur dispositif d'inscription en courbe - genre Goelsdorf - dans lequel les 1er, 3e et 5e essieux sont à déplacement latéral tandis que les 2e, 3e, 4e essieux ont leur boudin aminci, leur permettant de circuler en courbe de 80 m de rayon (57 m exceptionnellement).

Les 35 locomotives 050 TQ, commandées à la S.F.C.M., ont toutes été livrées à la région Nord. En mai/juin 1948, les premières unités sont mises en service aux dépôts de La Plaine et de Creil. Lens en touche 10 exemplaires entre décembre 1948 et juin 1949 puis, au fil des réceptions, les 2-050 TQ prennent résidence à Aulnoye, Somain, Fives, Arras, Le Bourget, Longueau. Suite à la reconversion de certains de ces dépôts à la traction électrique et à l'arrivée massive des diesel BB 63000 au cours des années 50, les 2-050 TQ seront basées également à Boulogne, Calais, Lille-Délivrance, Laon, Compiègne et Les Joncherolles.

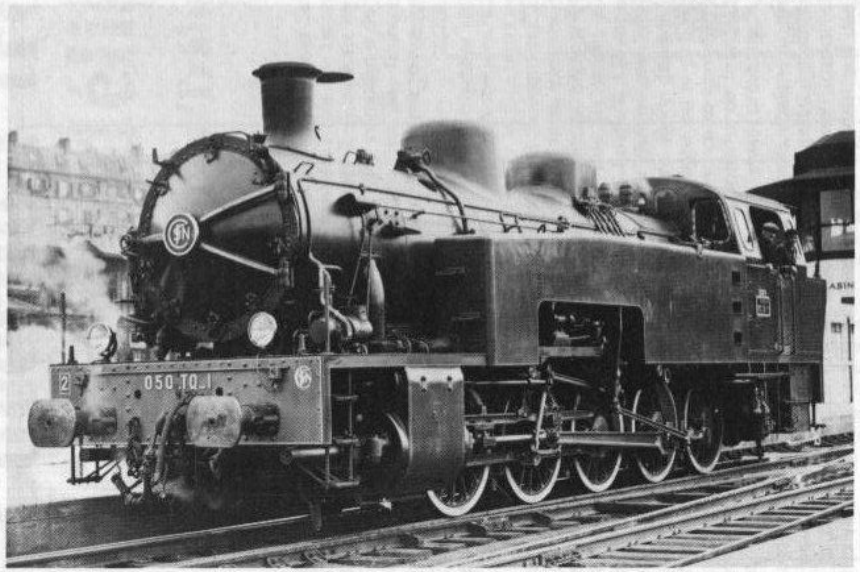
Capables de démarrer des rames de 1600 t, ces machines sont engagées au service de débranchement à la butte et de formation dans les grands triages, à la desserte des embranchements miniers et à la traction des vacations inter-chantiers dans le bassin houiller du Nord. Les conduits de chauffage, dont elles sont munies à l'avant et à l'arrière, leur permettent d'assurer la descente des rames voyageurs en préchauffage, du chantier d'entretien et de formation à la gare de départ (Paris Nord, Lille, Calais, etc). Les unités, affectées au dépôt de La Plaine puis des Joncherolles, enlèvent les trains de jonction Paris Nord - Paris gare de Lyon via La Petite-Ceinture (2), acheminant les voitures directes de rapides aux noms prestigieux (Train Bleu, Flèche d'Or, Simplon-Orient-Express, Paris-Côte d'Azur, Rome-Express). L'arrivée de 4 locomotives diesel BB 63000 équipées du chauffage électrique 1,5 kV (3) au dépôt de La Plaine en 1965/66 condamnera ces tournées fort originales pour des «vapeur» de type 050 T.

Tandis que l'effectif des 2-050 TQ est encore au complet, le 1er janvier 1966, il ne reste plus que 12 unités à l'inventaire de 1968 (Joncherolles, Creil, Calais, Boulogne, Fives). Il semble que ce soit la 2-050 TQ 32 qui ait été, la dernière rayée de l'inventaire en août 1970 du dépôt des Joncherolles (4) où elle n'assurait plus que la manœuvre intérieure des wagons de combustible et le préchauffage des rames de banlieue stationnées dans le chantier accolé à cet établissement. Au début de l'année suivante, elle a été dirigée sur Dourdan pour démolition. On peut regretter qu'aucune 050 TQ n'ait été préservée à titre historique.

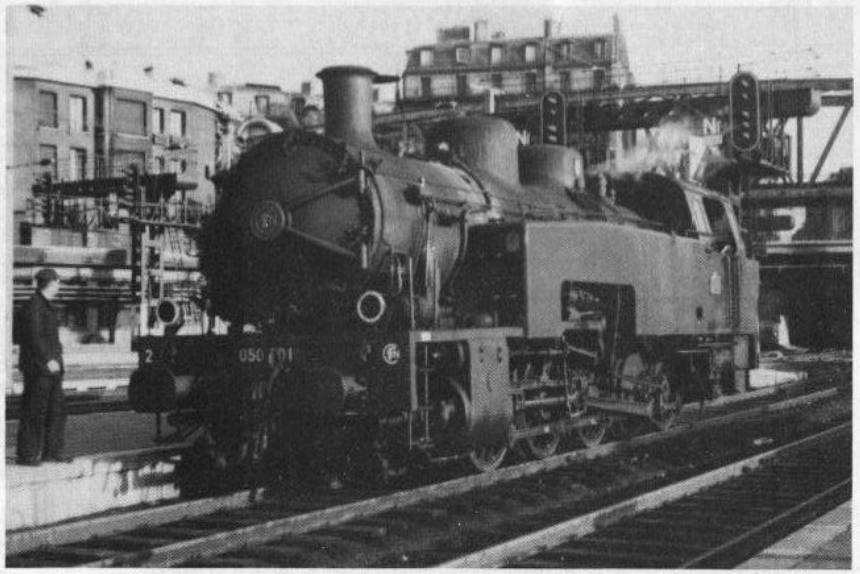
J.H. Lavie

(1) Division des Etudes des Locomotives de la S.N.C.F.
(2) Trains de jonction JJ 32-JJ 9, JJ 82-JJ 69, JJ 126-JJ 117.
(3) BB 63896, 63901, 63902, 63906.
(4) Dépôt situé dans la banlieue de Paris, à proximité de la gare de St Denis.

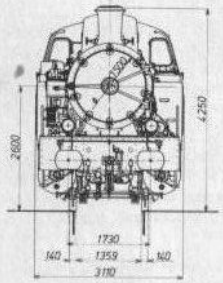
1 document loco-revue



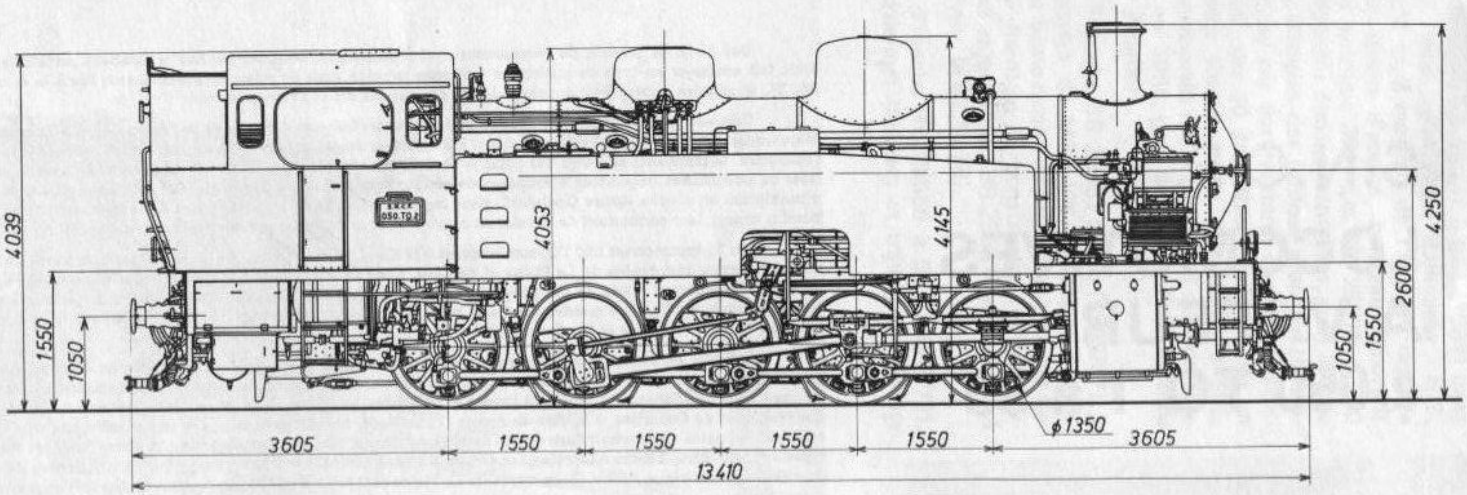
2 d. allenden



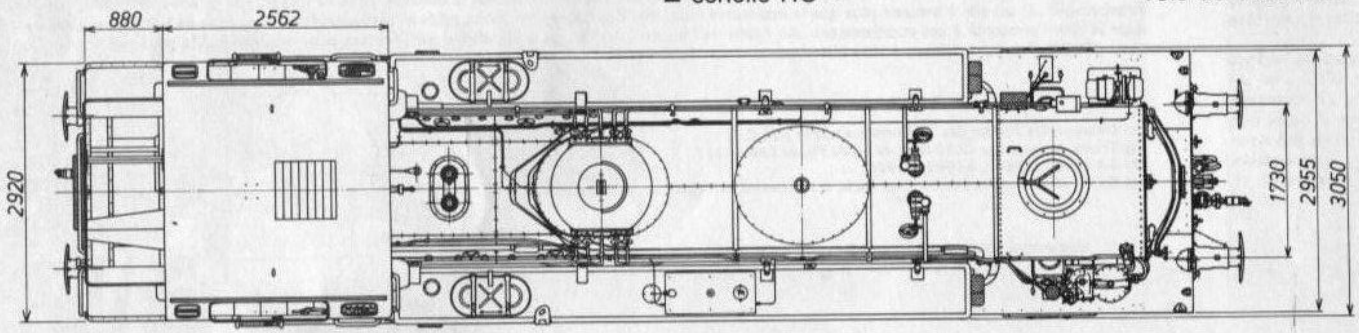
dessins : C.Y. CORDIER

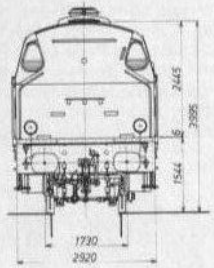


échelle N ▲



▲ échelle HO ▼ voie de 1435 mm ▼ échelle N





CARACTERISTIQUES

Date de sortie de la 1re machine	1948/49
Constructeur	Sté Française de Constructions Mécaniques à Denain (anc. Ets Cail)
Effort de traction moyen théorique	23300 daN (23750 kg/f)
Masse totale en ordre de marche	95 t
Masse d'adhérence	95 t
Masse par essieu moteur	19 t
Diamètre des cylindres	630 mm
Course des pistons	660 mm
Surface de grille	2,77 m²
Surface totale de chauffe	143,10 m²
Surface totale de surchauffe	38,40 m²
Diamètre moyen de la chaudière	1,580 m
Timbre de la chaudière	12 bars
Capacité des soutes à eau	11,160 m³
Capacité des caisses à combustible	5,100 t
Rayon minimal d'inscription	80 m (en service)
Vitesse limite	60 km/h
Traitement des eaux	TIA
Injecteurs	2 Thermix type ZCV N° 10
Freins	A air automatique (triple valve Lul) et direct; pompe à air bi-compound; frein à vis
Distribution	Walschaerts à tiroirs cylindriques
Echappement	Kylchap 1 K/1 C
Changement de marche	Par servo-moteur à air comprimé
Eclairage	Electrique par turbodynamo (2 fanaux à l'AV et à l'AR)
Chauffage du train	Conduite d'accouplement AV et AR
Numérotation EEG	86 - 1 à 35
Livrée	Vert extérieur SNCF, filets jaunes, boîte à fumée et toiture de l'abri noir extérieur, traverses de chocs rouge vermillon inscriptions blanches, plaques de numérotation métal poli fond rouge vermillon

1

f. marx

TEST

Chez Minitrix, deux vapeur allemandes francisables : 1-150 Y et 3-140 D

J.H. LAVIE

Nouveauté 81, la G 4/5 H bavaroise Minitrix est un petit modèle original, puisqu'en France - une fois n'est pas coutume ! -, c'est sur le réseau de l'Etat puis sur la région Ouest de la S.N.C.F. que ce type de machines a été utilisé, après l'Armistice de 1918, et non sur les régions de l'Est comme l'étaient en général les matériels de cette provenance.

Les dispositions caractérisant la reproduction à l'échelle N de cette machine, large utilisation du plastique pour sa superstructure et tender moteur, nous ont donné l'idée d'une petite confrontation avec une autre machine «Armistice» de Trix, la 1-150 Y, dont toute la conception repose sur des techniques opposées et... concurrentes : construction (presque) tout métal (zamac), moteur monté sur la machine. Le résultat est étonnant...

Les 3-140 D S.N.C.F. entre 908 et 952, des «ARMISTICE 1918» originales

Habitués des sempiternelles «Prussiennes», les modélistes français ont tendance à oublier trop facilement que toutes les machines attribuées au titre de la Convention de l'Armistice de 1918 n'étaient pas systématiquement à 2 cylindres simple expansion et que leur attribution n'a pas concerné, exclusivement, l'A.L., l'Est et le Nord. Un bon exemple : les G 4/5 H bavaroises (devenues BR 568/11 à la D.R.G.).

1. Peu de travaux à faire pour que cette BR 56 Trix devienne une 3-140 D correcte au 1/160. Par contre, il ne faut pas escompter réaliser, avec ce modèle, une autre 140 française, et en particulier, une 140 H dont ni l'embiellage (attaque de la bielle motrice sur le troisième essieu), ni le diamètre des roues, ni l'empattement entre chaque essieu ne correspondent.

2. Une belle pièce en N pour les vaporistes français : la 1-150 Y 1 Minitrix. Un détail : il semble que lors de sa présentation, ce modèle était équipé de marchepieds de chaque côté de la traverse avant. La machine en notre prossession — acquise récemment dans le commerce — n'en est pas munie...

2

f. marx

Locomotives «Consolidation» à 4 cylindres compound, disposés en batterie, et surchauffe (une formule fort prisée en Bavière; rappelez-vous les fameuses Pacific S3/6), 48 unités sont cédées au Réseau de l'Etat où elles sont immatriculées 140-908 à 955. Construites par Maffei (sauf 914 à 916 Krauss et 952 Vulcan), ce sont des machines récentes (1915/19) et puissantes (1420 ch environ) pour l'époque. Leurs très petites roues motrices (1,27 m) limitent leur vitesse maximale à 55 km/h, valeur trop faible sur lignes principales, même en service exclusivement marchandises et qui sera l'une des causes de leur retrait précoce.

Peu de modifications ont été appliquées par le nouveau réseau propriétaire : un compresseur d'air bi-compound est monté en remplacement de la pompe Knorr d'origine, avec deux longs réservoirs cylindriques disposés longitudinalement sur le corps cylindrique; une solution discutable du point de vue esthétique ! Le tender de 20 m³ à 3 essieux est conservé.

Si, dans un premier temps, les 140-900 sont engagées sur la plupart des lignes principales de l'Etat - on les trouve notamment à l'effectif des dépôts accolés aux grands triages du réseau, tels Achères, Sotteville, Argenteuil, Le Mans, Nantes Ste Anne, Mézidon -, les premières radiations interviennent dès le milieu des années 30, les unités maintenues en service étant progressivement reversées à Thouars (à partir de 1931) et dans des dépôts de moindre importance, comme St Mariens, Brest et Dol de Bretagne.

En 1938, la S.N.C.F. recueille 29 machines survivantes qui sont renumérotées 3-140 D 908 à 910, 914 à 917, 919, 923 à 925, 927 et 928, 930 à 933, 935 à 937, 939 à 943, 945 et 946, 951 et 952. De leur côté, les tenders sont marqués 3-20 C entre 553 et 600. Le contingent de Thouars conserve encore une certaine activité (uniquement marchandises) sur La Roche s/ Yon, Saumur et Parthenay.

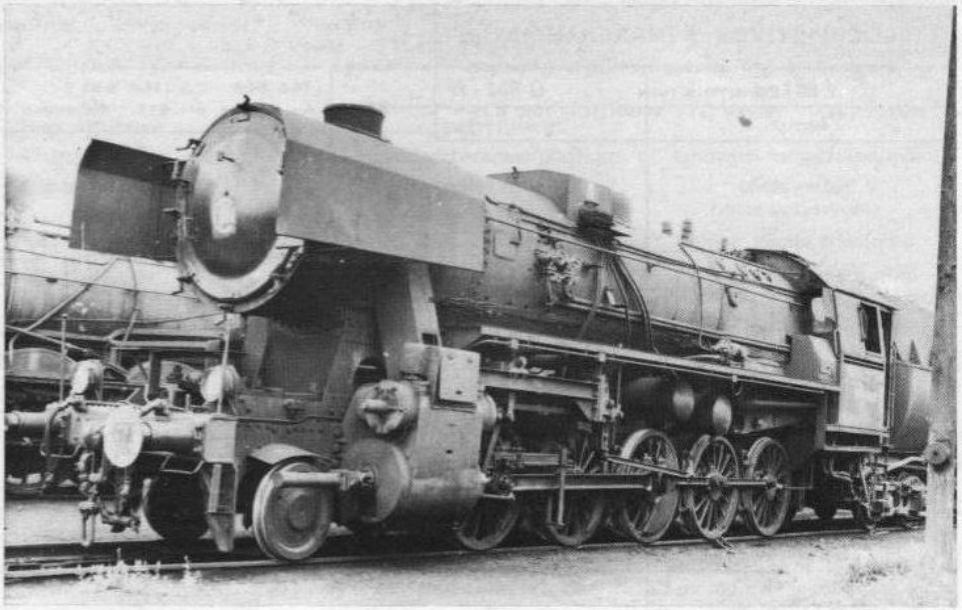
Pendant la seconde guerre mondiale, l'autorité occupante fait prendre le chemin de l'Allemagne à ces 140 D. A la Libération, les quelques machines récupérées sont hors d'état d'assurer du service. Sur le plan administratif, la S.N.C.F. inscrit 22 machines à l'effectif de la région Est (1-140 D entre 308 et 352 — tenders 1-20 C entre 553 à 597), mais c'est bien de «locomotives-fantomes» qu'il s'agit !

L'histoire des 150 Y ayant été raconté récemment dans le N° 429 de LR (page 621), voyons maintenant les modèles Minitrix au 1/160.

Chez TRIX, DEUX TECHNIQUES se CONFRONTENT...

Superstructure plastique et moteur dans le tender pour la 140, superstructure zamac et moteur dans la machine pour la 150 : chez Trix, on accepte toutes les solutions offertes par la technique actuelle et l'on choisit celle qui semble convenir le mieux au modèle envisagé.

Les résultats sont là pour prouver le bien fondé de cette option. Sur le plan mécanique, les deux modèles, pourtant si différents de par leur conception, offrent des prestations très voisines avec un avantage minime à mettre à l'actif de la 140, pourtant plus légère que la Décapod ! En ligne, les performances de ces machines sont correctes, à condition de savoir doser la tension de l'alimentation pour combattre tout patinage intempestif. Quant à la qualité de la gravure, la 150 Y en zamac peut soutenir sans problème la comparaison avec la superstructure en polystyrène de la 140, ce nouveau modèle se distinguant toutefois par un certain nombre de pièces rapportées (tuyauterie, mains courantes, lanternes, etc).



3 f. fénino

3. La 1-150 Y 1657 (attelée à un tender 1-32 Y), locomotive livrée par S.A.C.M. Graffenstaden (n° 7924) en 1944. Pour une raison qui nous échappe, cette machine, comme 4 de ses consœurs construites en territoire français annexé, a été conservée « hors inventaire ». Notez la forme des écrans comportant une partie supérieure pliée, les roues pleines du bissel, les inscriptions à la peinture blanche sur les flancs de l'abri et le sigle S.N.C.F. au milieu de la porte de boîte à fumée. Des modifications relativement simples à appliquer sur le modèle Trix.

L'embiellage de la 150 Y a été apprécié à l'époque, lors de la sortie du modèle; celui de la Consolidation montre les progrès réalisés durant les quelques années qui séparent ces deux productions.

Un mot sur le respect des cotes : Trix s'est trouvé dans l'obligation de concilier des exigences divergentes : possibilité d'inscription en courbes de faible rayon, respect des normes NEM (peu draconniennes en N !), volume nécessaire au logement de la mécanique... Il nous semble que les techniciens de Nuremberg auraient pu faire beaucoup mieux dans ce domaine, pour la 140 notamment !

Au 1/160, une «FRANCISATION» relativement FACILE pour la G 4/5 H BAVAROISE

Les 140-900 de l'Etat avaient conservé leur conduite à droite. Au 1/160, aucune modification n'est à appliquer sur ce côté de la machine. Par contre, du côté gauche, il faut suppri-

A PROPOS DE LA 1-150 Y 1993...

Faisant suite à la lettre de G. Lacoste (voir LR 432 «Questions et Propos », page 868), contestant le retour à la DB de cette machine à condensateur, un lecteur alsacien, E. Woessner, en liaison avec Monsieur Hauser, ancien sous-chef du dépôt de Hausbergen, nous précise que cette locomotive a assuré du service régulier jusqu'en novembre 1956, date à laquelle elle a été garée en réparation différée (RD), en conséquence d'une prise en écharpe du tender, les radiateurs du côté droit ayant été jugés irréparables. De 1946 à 1954, la 1-150 Y 1993 tournait - comme les autres «Y» - sur l'Etoile de Strasbourg (St Dié, Lauterbourg, Wissembourg, Sarreguemines, Metz, Blainville). Par la suite, elle a été incluse dans un roulement commun 1-040 D/1-150 Y comprenant des parcours tels que Hausbergen - Sarreguemines - Metz. Cette machine a conservé ses pare-fumées et ses caissons anti-gel jusqu'à son retrait de service. En avril 1957, elle est expédiée froide en attente d'amortissement (AA) au dépôt d'Haguenau où elle est découpée la même année.

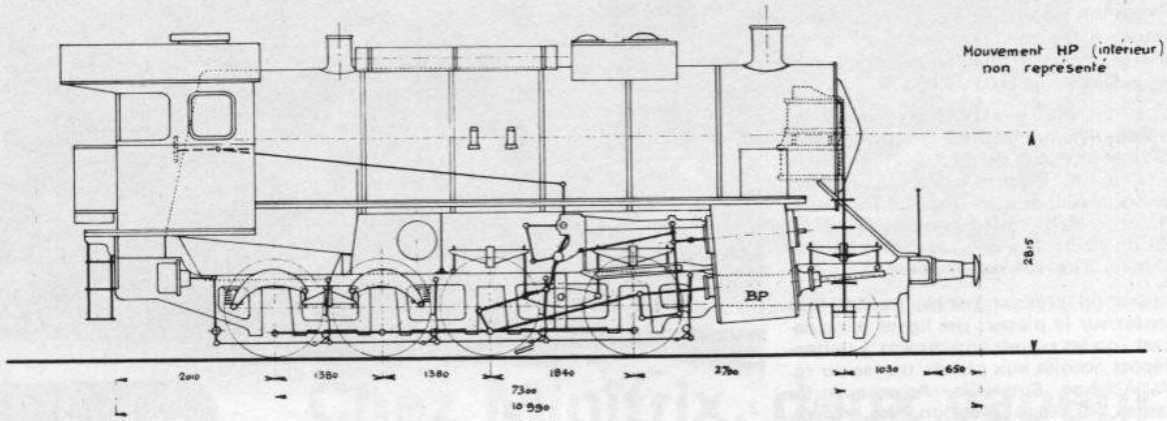
Preuve irréfutable, Monsieur Hauser possède le carnet de réparation de la 1-150 Y 1993... mais notre collaborateur, Marcel Le Guay, a eu, lui aussi, accès à des documents dignes de considération. Difficile, donc, de connaître aujourd'hui l'origine et les mystères de cette 150 Y à condensateur réexpédiée en Allemagne en 1951...

Il semble que la généalogie BR 52-1993 — 2-150 E 21 — 1-150 Y 1993 ne puisse être mise en doute. Par contre, un certain nombre de Decapod de guerre allemandes «non SNCF» ont circulé en France, au moment de la Libération; notamment celles réquisitionnées par les Allied Forces; on nous a cité, ainsi, la présence de la BR 42-615 (BR 42 : type de 150 n'ayant pas d'équivalent au parc SNCF) au dépôt de Metz Frescaty jusqu'en février 1946 ! D'autre part - détail historique souvent mentionné dans la presse d'outre-Rhin - l'Allemagne aurait remis à la France, jusqu'en 1951, 41 machines BR 52 (identiques aux 150 Y) construites dans des usines françaises pendant l'occupation et 60 BR 42 considérées comme compensation des BR 44 (identiques aux 150 X) de construction française non restituées par la DB. Ces machines n'ont pas été utilisées par la SNCF et ont été livrées directement par le Service des Domaines à des grandes entreprises de démolition.

LOCOMOTIVES A MARCHANDISES
Compound 4 cyl. Surchauffe. Tiroirs cylindriques
CONSTRUCTION
MAFFEI (40). VULKAN (1). KRAUSS (3). 1915 à 1919

Origine : Chemins de fer Bavarois
série G 4/5
Livrées à l'ETAT au titre Armistice 1918
(140 908 à 140 955)
22 machines mutées à l'EST. Réformées pour 1957

140 - D
308 à 352



Surface de grille : 3,30 m²
Surface de chauffe : 179 m²
Surface de surchauffe : 62 m²
Timbre : 16 hpz
Roues : 88 et 127 cm

Cylindres { Diamètres . HP : 40 cm . BP : 62 cm
Courses . HP : 61 cm . BP : 64 cm
Poids . Vide : 68 T. Chargé : 77 T. Adhérent : 63 T
Châssis en barres. BP extérieurs. Conduite à D.
Tenders 3 essieux 20-C 553 à 597

Locomotives S.N.C.F. 3-140 D entre 908 et 952. Notez bien que le compresseur d'air, représenté ici en pointillés, est situé à gauche de la chaudière.

1966

dubruille

4

4. Regardez bien cette machine : c'est presque une BR 52, autrement dit, une 150 Y ! Aucun doute, il faut bien utiliser la 150 Y Trix pour réaliser cette 1-150 Z 3094 : les dimensions principales correspondent dans l'ensemble et il ne reste qu'à supprimer les écrans pare-fumée, diminuer la hauteur de la cheminée, réaliser le réservoir d'air placé du côté gauche du tablier et revoir le compresseur d'air. Quant au tender 1-31 X 3094, bien malin sera celui qui constatera une différence, au 1/160, avec le 32 Y du modèle Minitrix !

mer les pompes Knorr et les remplacer par un compresseur d'air bi-compound (extrémité avant de la chaudière; voir emplacement exact sur le plan ci-contre) que l'on réalisera dans une chute de plastique... à moins que l'un des spécialistes de la pièce de surdétail HO se sente soudainement motivé par l'échelle N ? Côté gauche également, il faut disposer un réservoir d'air cylindrique sur le tablier (aspect similaire à celui de la 3-140 C Jouef en HO). La réhausse de la cheminée est à supprimer de même que tous les appendices de la toiture de l'abri - lanterneau excepté. Reste à façonner les 2 réservoirs cylindriques montés sur la chaudière (1). Sur la traverse avant de la loco, les jolies petites lanternes fonctionnelles peuvent être conservées.

(1) Voir plan ci-contre; inutile de rechercher la précision au millimètre près car il semble qu'il y ait eu plusieurs variantes en réalité.

DIMENSIONS COMPAREES

	3 - 140 D			1 - 150 Y		
	réelle	1/160	Trix	réelle	1/160	Trix
Longueur hors tampons loco + tender.	18250	114,1	115,9	22780	142,4	146,8
Longueur du châssis de la locomotive	10990	68,7	68,8	13580	84,9	87,2
Longueur du tender.	7145	44,6	44,7	9200	57,5	57,4
Empattement total de la locomotive	7300	45,6	46,9	9200	57,5	59,9
Diamètre des roues motrices.	1270	7,9	7,9	1400	8,7	8,6
Diamètre des roues du bissel.	880	5,5	5,4	850	5,3	5,2
Diamètre des roues du tender	850	5,3	5,8	830	5,2	5,9
Distance dos à dos des flancs de roues		mini 7,4	7,4		mini 7,4	7,4
Epaisseur des boudins	NEM 310	0,5/0,6	0,5		0,5/0,6	0,5
Hauteur des boudins		maxi 0,9	0,8		maxi 0,9	0,8

Passons à la décoration que Trix a particulièrement soignée en version allemande. D'après les échos que nous avons pu recueillir, les 140-900 étaient gris très foncé pour la chaudière et l'abri, noir pour la boîte à fumée et la cheminée, cercle de chaudière en laiton poli, pas de filet, traverses rouges inscriptions jaunes, plaques Etat sur les flancs de l'abri, plaques de numérotation sur les parois verticales de la chaudière (2). Après 1938 - création de la S.N.C.F. - il est vraisemblable que cette livrée n'a pas été modifiée (surtout, pas de plaque unifiée S.N.C.F. !).

TRIX, FLEISCHMANN et bientôt ROCO pour REALISER les 150 «ARMISTICE 1945» au 1/160

Passons rapidement sur les 150 X, car la sortie courant 82 du modèle Roco nous permettra de revenir, en détail, sur ces intéressantes machines.

En ce qui concerne les 150 Y, le modèle Trix reproduit la 1-150 Y 1 avec tender 1-32 Y 1. La photo de cette machine, parue à la page 621 de LR 429, montre que ce modèle est d'une fidélité très acceptable. On note, toutefois, quelques divergences au niveau du châssis, dans la partie située au-dessus du bissel et dans la tuyauterie de la chaudière. Tout cela est aisément réparable à l'échelle N (3). Ceux qui voudront choisir une autre machine de la série (1-150 Y 2

(2) A priori, nous aurions plutôt conseillé le vert olive foncé pour la chaudière et l'abri mais, ... faisons confiance aux anciens.

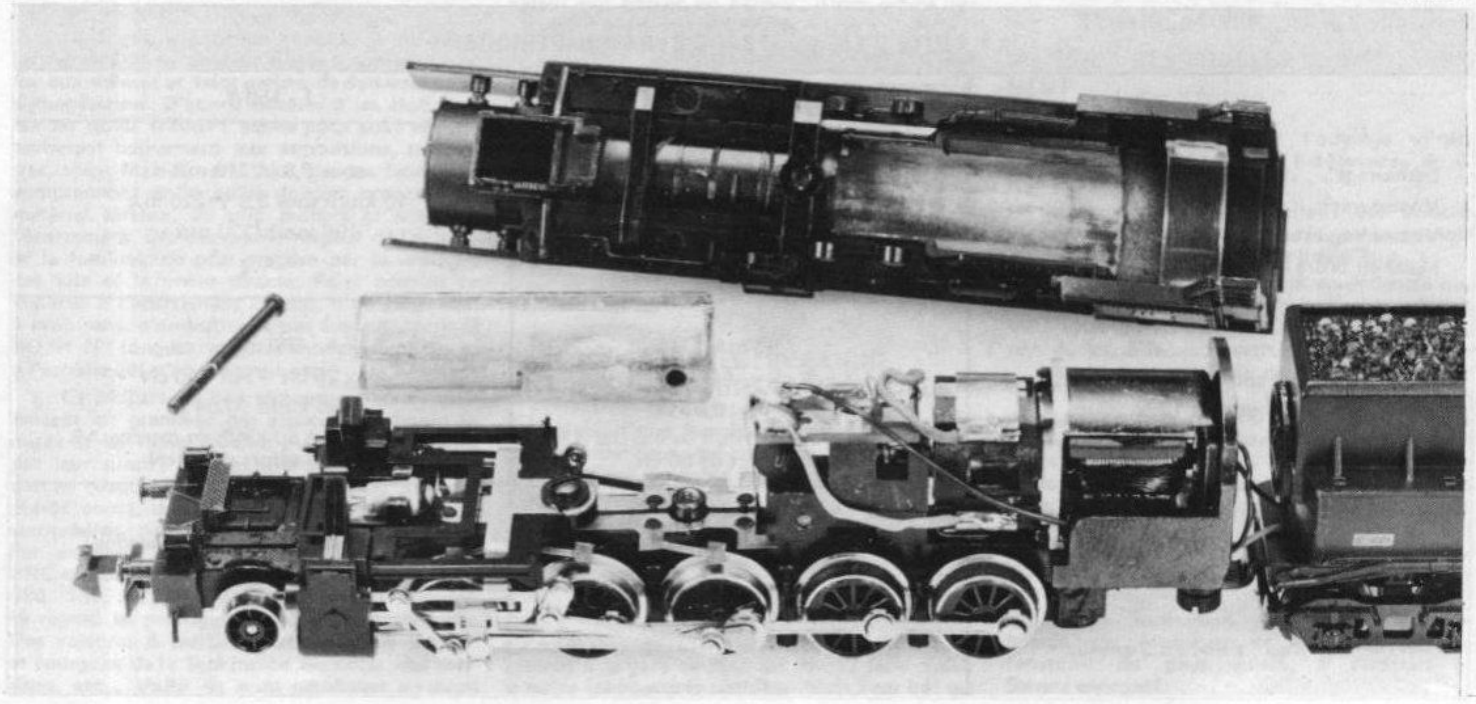
(3) N'oublions pas que Trix a réalisé cette 150 Y à partir de sa BR 52 allemande, ce qui explique ces petites différences.

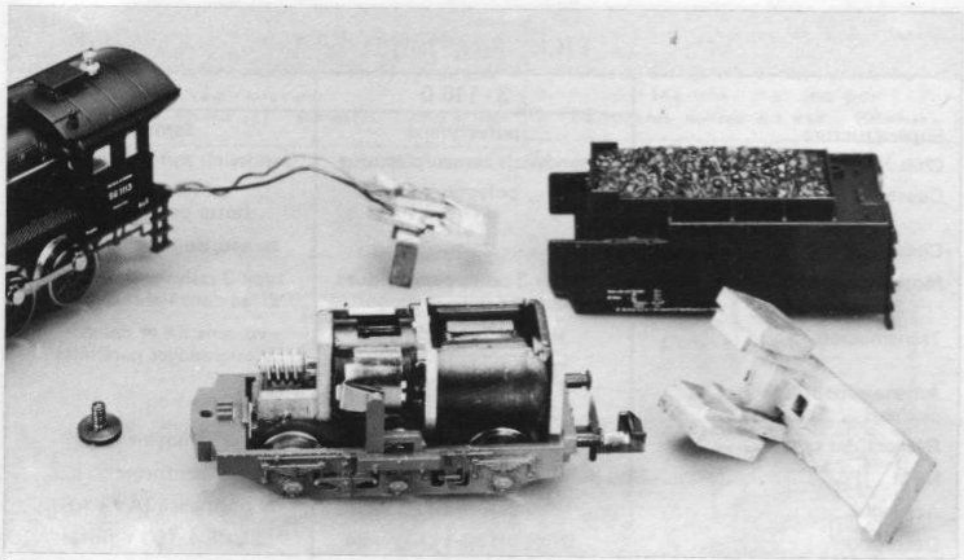
FICHE PRATIQUE

	3 - 140 D	1 - 150 Y
Superstructure	polystyrène	zamac
Châssis loco	sandwich zamac/plastique	sandwich zamac/plastique
Caisse tender	polystyrène	côtés zamac hotte polystyrène
Châssis tender	zamac	zamac, bogies plastiques
Moteur	type 3 pôles cylindriques disposé dans le tender	type 3 pôles cylindriques disposé dans l'abri de la loco
Transmission	vis sans fin et cascade d'engrenages parallèles	vis sans fin et cascade d'engrenages parallèles
Aménagement intérieur de l'abri	oui	non
Respect des cotes	moyen	moyen
NEM	conforme	conforme
Attelages	N normalisé (AV + AR)	N normalisé (AV + AR)
Décoration	DRG BR 56-1113 fidèle	SNCF 1-150 Y fidèle
Prise de courant	roues des 1er, 3e et 4e essieux de la loco	roues des 2e et 3e essieux moteurs de la loco + les 4 essieux du tender (roues en quinconce)
Bandages d'adhérence	sur les 6 roues motrices du tender	sur les roues des 4e et 5e essieux moteurs
Eclairage	sans	3 fanaux loco + tender avec inversion
Effort de traction à VM	28 cN	20 cN
Possibilité de circulation	(après redécoration) Etat 1918-37 puis SNCF Ouest 1938-41	SNCF Est 1945-59; réseaux industriels du Nord et de l'Ouest début années 60
Référence	2923	2083
Prix moyen	565,00 F	565,00 F

5. Le moteur de la 150 occupe totalement l'abri de la locomotive. La transmission primaire est assurée par une vis sans fin et un engrenage droit tandis que la transmission secondaire fait appel à des engrenages parallèles. Lest et superstructure en zamac font de cette machine... un modèle « de poids » ! Les roues des deux derniers essieux moteurs sont bandagées (c'est une « vraie » 150 !). Les roues des trois premiers essieux moteurs et toutes les roues du tender captent le courant. L'attelage entre loco et tender est réalisé par l'intermédiaire d'une vis. L'accès au moteur de la loco est possible après le levage de l'ensemble abri/chaudière retenu au châssis par l'intermédiaire d'une vis — très laide ! — située au beau milieu du dôme ! Notez que les lanternes de la loco comme du tender sont fonctionnelles avec inversion suivant le sens de marche.

5 f. marx





6 f. marx

6. Sur la 140, le moteur 3 pôles type 41-2902-40 remplit presque totalement le volume disponible. Pour réussir à caser le lest et le circuit imprimé électrique, qui viennent le coiffer, il a fallu « gonfler » le chargement de charbon de la hotte à combustible ! La transmission primaire est assurée par une vis sans fin et un engrenage droit tandis que la transmission secondaire fait appel à des engrenages parallèles. Toutes les roues du tender sont motrices et bandagées. La captation du courant est réalisée par les 8 roues « pseudo-motrices » de la loco. L'attelage entre loco et tender est assuré par une barre vissée sous le tender. L'accès à la mécanique est possible après levage de la caisse du tender encliquetée sur le châssis.

à 17) devront remplacer les roues à rayons du bissel avant par des roues pleines; des pièces qu'il n'est pas facile de se procurer ! Même problème pour les 150 Y «hors inventaire» (1-150 Y entre 123 et 7604); certaines avaient un bissel à roues à rayons, d'autres à roues pleines comme la 1-150 Y 1657 illustrée en marge.

Parlons maintenant des 150 Z (ex-BR 50 de la D.R.G.). Ce n'est pas simple, car ces machines - que la S.N.C.F. a conservées hors inventaire - pouvaient présenter, chacune, de nombreuses particularités suivant leur date de construction et la firme qui les avait réalisées. En effet, si les 11 premières 150 Z (150 Z entre 11 et 1018) étaient des BR 50 véritables, les machines suivantes étaient, soit des BR 50, soit des BR 50 üK (4) dont il y eut un nombre considérable de variantes et sous-variantes, avec la généralisation progressive de la construction soudée et l'emploi réduit des métaux non ferreux.

La 150 Z que nous propose Fleischmann, sous la référence 7178, depuis quelques années, est aujourd'hui bien connue des modélistes. Etudiée pour les amateurs allemands (série 050 de la DB), sa fidélité est assez aléatoire. D'emblée, il faut supprimer la réhausse de cheminée, la cloche de la chaudière, la lanterne supérieure de la boîte à fumée, l'indusi (5) et boucher la plus petite fenêtre latérale de l'abri. Pour les inscriptions, ne pas utiliser les décalcomanies fournies séparément dans le boîtier : en réalité, les numéros de ces machines étaient marqués à la peinture blanche sur les flancs de l'abri. Après ces modifications, le modèle Fleischmann peut figurer les 1-150 Z 2236 ou 2255 (6) ex-BR 50 üK construites par Deutsche Waffen en 1942 (voir photographie de la 150 Z 2255 sur la 1re page de la fiche LR 425/426).

(4) üK : Ubergangs-Kriegslokomotiven ou locomotives de guerre de transition.

D'autres 150 Z sont beaucoup plus difficiles à réaliser à partir du modèle Fleischmann, en raison, notamment, de la forme particulière de leur tablier avant (tôle inclinée sur toute la largeur de la machine), de la présence ou non du réchauffeur Knorr-Tolkien et de la forme de la ou des sablières. La 1-150 Z 2217 (ex-BR 50, construction Borsig 1942), par exemple, possédait ce vaste tablier avant incliné, des roues pleines au bissel et des écrans Witte (6) !

Quant à la 1-150 Z 3094 (ex-BR 50 üK, construction Orenstein 1943), elle nous intéresse aujourd'hui plus particulièrement, puisque sa réalisation, à l'échelle 1/160, ne relève pas de la 150 Z Fleischmann mais de la... 150 Y Trix !

SEUL le RESULTAT COMPTE !

Que vous soyez un irréductible du «tout métal» ou un admirateur inconditionnel des «fines dentelles plastiques», que vous soyez partisan du moteur dans le tender ou sur la machine, vous reconnaitrez que Trix a su mettre tout le monde d'accord. Notre petite confrontation entre deux modèles d'une même marque utilisant des techniques différentes a une morale : seul, le résultat compte !

La **G 4/5 H** bavaroise est relativement **facile à «franciser»** et nul doute que les amateurs «ouest» auront à cœur de procéder à cette opération. Quant à la **150 Y** - un modèle «kolossal» en N - elle offre **d'intéressantes possibilités de transformations.**

(5) Sorte de patins situés sous l'abri (capteurs d'information par induction).

(6) Locomotives accouplées à un tender 1-26 Z entre 11 et 6850.

BULLETIN D'ESSAI AU BANC DYNAMOMETRIQUE

	3 - 140 D	1 - 150 Y
Marche HLP		
Démarrage	sous 2,7 V/100 mA	sous 3,9 V/210 mA
Vitesse mini	8 km/h sous 3,4 V/140 mA	10 km/h sous 3,9 V/220 mA
Vitesse maxi sous 12 V	185 km/h/110 mA	196 km/h/220 mA
Masse en ordre de marche	85 g	130 g
Marche en charge		
Courant absorbé maxi	290 mA	380 mA
Effort au crochet sous 12 V à 30 km/h	AV : 30 cN — AR : 40 cN	AV : 25 cN — AR : 40 cN
Puissance au crochet sous 12 V	à 50 km/h : 0,03 W	à 80 km/h : 0,04 W
Meilleur rendement	1,99% obtenu à 50 km/h en marche AR pour un effort de 50 cN	1,11% obtenu à 50 km/h en marche AR pour un effort de 38 cN
Charge des trains en palier (1)	**sous 8 V**	**sous 16 V**
A 30 km/h	AV : 60 wagons — AR : 80 wagons	AV : 50 wagons — AR : 80 wagons
A 55 km/h	AV : 56 wagons — AR : 76 wagons	—
A 80 km/h	—	AV : 40 wagons

(1) Wagons Roco à 2 essieux

Construction d'une bretelle grande ligne

Y. MERCIER

Faisant suite aux articles publiés dans Loco-Revue N° 422 et 423 * sur la construction des appareils de voie «sur mesure», Y. Mercier nous propose cette fois la réalisation d'une bretelle simple de 6°, donc convenable pour établir des communications entre voies principales. Conçue pour l'équipement de sections modulaires du réseau, cette bretelle a bénéficié d'une étude particulière quant à son équipement électrique, qui fera l'objet d'un chapitre spécial.

Pour des raisons évidentes, le plan général de l'appareil n'a pu être publié «entier» dans le format de la revue. Nous invitons donc nos lecteurs à faire des photocopies des deux sections publiées afin de pouvoir se constituer une base de travail pratique pour la construction de leur appareil de voie.

** Articles auxquels nous prions nos lecteurs de se reporter pour certains détails de base.*

La bretelle ou «communication» est un ensemble de deux aiguillages, en principe identiques et assemblés côté talon, destiné à relier deux voies parallèles et permettant des manœuvres par refoulement ou des changements directs (gares, bifurcations, IPCS).

Dans le cas d'une installation en pleine voie, parcourue par un trafic «grande ligne», un tel assemblage se conçoit mal avec des aiguillages classiques de faible rayon et courbés de bout en bout, qui infligent un déboitement inquiétant aux voitures de grande longueur, avec les risques correspondants.

L'appareil proposé, préparé pour des voies principales et implantable sur des modules de 0,61 m (les plus courts en HO selon les normes FFMF), est dessiné avec un angle de 6° et dégage une diagonale droite de 310 mm, plus longue que l'empattement d'une voiture de «26,40 m» à l'échelle. En réalité, on dirait que cet appareil est franchissable à 60 km/h.

CONSTRUCTION

Les principes généraux de construction sont semblables à ceux déjà exposés lors des précédents articles.

Le dessin d'ensemble sera exécuté avec précision, en indiquant toutes les traverses. Les traverses «maîtresses», réalisées en isolant cuivré et repérées (X) sur le dessin, participent à la géométrie de base. C'est sur ces traverses que seront positionnés avec précision, puis soudés à l'étain, les divers coupons de rail constituant l'appareil de voie. D'autres traverses, de même facture et repérées (Y), ont une raison fonctionnelle : glissières de lames, tenue des isolements de rail, etc... Leur pose intervient en second. Enfin les traverses (Z) constituent le garnissage réaliste. Elles sont en bois de 2 mm d'épaisseur et on les colle à l'Araldite à la finition, l'appareil étant déjà «validé».

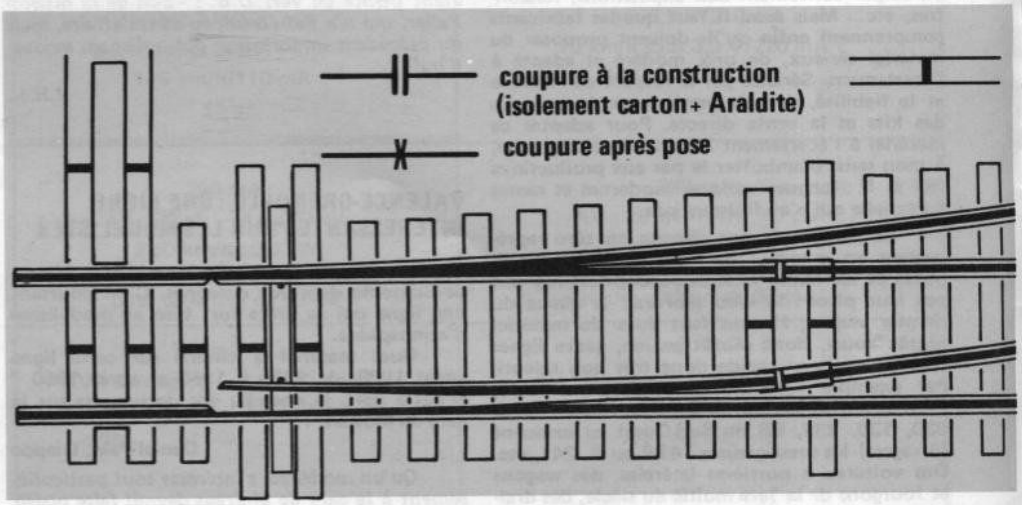
Le plan de l'appareil de voie sera agrafé sur une planche, puis recouvert, pour le préserver, de papier calque. Les traverses (X) seront collées à leur place par deux points de Limpidol.

Les deux coupons de rail extérieurs droits peuvent être alors coupés à longueur (1). On préparera le logement des lames par arasement du patin ainsi que par une entaille de 0,2 mm dans le champignon à la pointe des lames. Ces deux coupons seront soudés à leur place très précisément en s'aidant d'une règle pour obtenir la rectitude absolue indispensable pour l'esthétique finale. L'écartement intérieur sera de 62,5 mm, ce qui correspond à un entraxe de 46. L'angle de 6° tracé par la méthode de la tangente (0,10) sur un coin du calque servira de guide pour effiler les coupons de rails constituant les pointes de cœur, puis pour les souder ensemble en les maintenant provisoirement par des épingles, un poids posé sur les rails assurera leur stabilité durant la soudure. La branche courte, côté dévié (diagonale) aura provisoirement une longueur de 10 cm, c'est à dire 5,5 cm de plus que nécessaire, qui faciliteront l'ajustage et le positionnement de l'ensemble durant la soudure sur le travelage. La branche droite mesurera au maximum 340 mm de longueur.

Nos deux cœurs ainsi constitués seront donc positionnés à blanc sur leurs traverses de soutien en utilisant les calibres 16,5 (2) (on apprécie à ce moment la surlongueur de la branche courte). Les deux pointes seront équilibrées symétriquement par rapport à l'axe transversal de l'ensemble constitué par le milieu de la jonction diagonale et l'on doit retrouver, à une tolérance près, la position des pointes du dessin. On prendra alors des repè-

(1) 560 mm selon le plan proposé. Les coupures exécutées sur place après pose évitent la fragilité en cours de manipulation.

(2) Voir Loco-Revue N° 422.



res et on coupera le surplus de rail court (cette chute permettra de réaliser un des contre-rails futur). Après remise en place et vérification, on soudera définitivement ces éléments. Préparez ensuite, bien dressés, les deux rails constituant les déviations (arasement du patin et du champignon pour le logement des lames et mise à longueur), puis courbez-les suivant le plan.

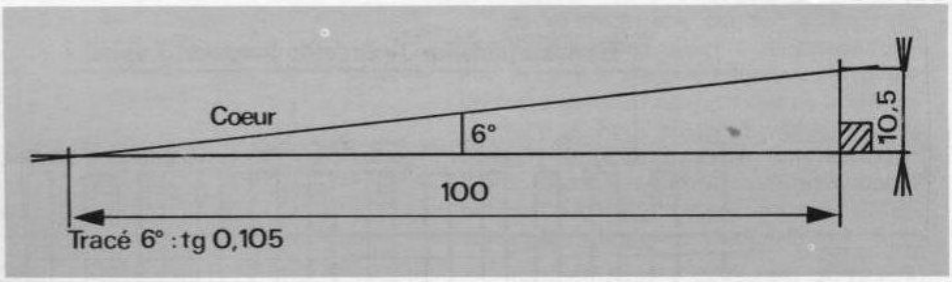
Positionnez à blanc sur le plan : calibrage à 16,5 par rapport au cœur de la diagonale, à 17 à la pointe de lames et à nouveau à 16,5 à l'extrémité. Si tout va bien, vous pouvez souder en place la section rectiligne et pointer seulement le reste, côté lames. (Pointer sous-entend assembler par un léger point de soudure, le positionnement étant susceptible d'être modifié lors d'un ultime réglage.)

L'étape suivante consiste à confectionner les rails intérieurs à pattes de lièvre. La pliure devra être franche afin de limiter l'interruption de la table de roulement et d'éviter la garniture de la lacune (ornière à 1,3). Le calibrage est à 16,5 sauf le côté pivot du rail dévié qui sera à 17 pour contenter certaines Metrop ou Fulgurex (léger surécartement en courbe). On soude alors les rails définitivement côté pattes de lièvre et on pointe ailleurs.

Après pointage des traverses complémentaires cuivrées (Y) on pourra «démouler» l'ensemble en le décollant du plan de travail et le débarassant du dessin de base.

Reste la finition. Confectionnez les lames mobiles en vous référant aux articles précédents : cintrage des lames courbes et ajustage après «effilement» contre les rails extérieurs de l'appareil.

Si l'ajustage se révèle difficile en respectant la longueur des lames et leur écartement côté traverse mobile, cela signifie



que le rail extérieur dévié n'est pas à sa place exacte : un écart de 2/10 de mm suffit à fausser l'assemblage. Les points de soudure légers permettent de rectifier si nécessaire, toujours en respectant l'écartement de 17 mm au droit des échancrures recevant les pointes des lames. C'est le seul piège ! Une très légère cassure est tolérable.

Préparez à présent la traverse mobile sans exagérer l'entrebaillement. La lame entrebaillée doit être pratiquement parallèle au rail contre lequel elle s'applique lorsque son vis-à-vis est collée.

Les lames posées et réglées, on pourra tester l'ensemble avec différents châssis difficiles.

Si tout va bien, confirmez les points de soudure provisoires en veillant à ce que la soudure s'inflitre bien sous le patin du rail en réapparaissant de l'autre côté et enlevez éventuellement certains excès de soudure à la fraise en suivant le creux du rail. Collez enfin les traverses en bois (Z) qui, un peu plus épaisses que celles en isolant cuivré, mettent l'appareil de voie à hauteur normale. N'omettez pas, avant la mise en peinture, de rompre la continuité électrique des traverses cuivrées, par un coup de grattoir aux endroits marqués d'un «éclair».

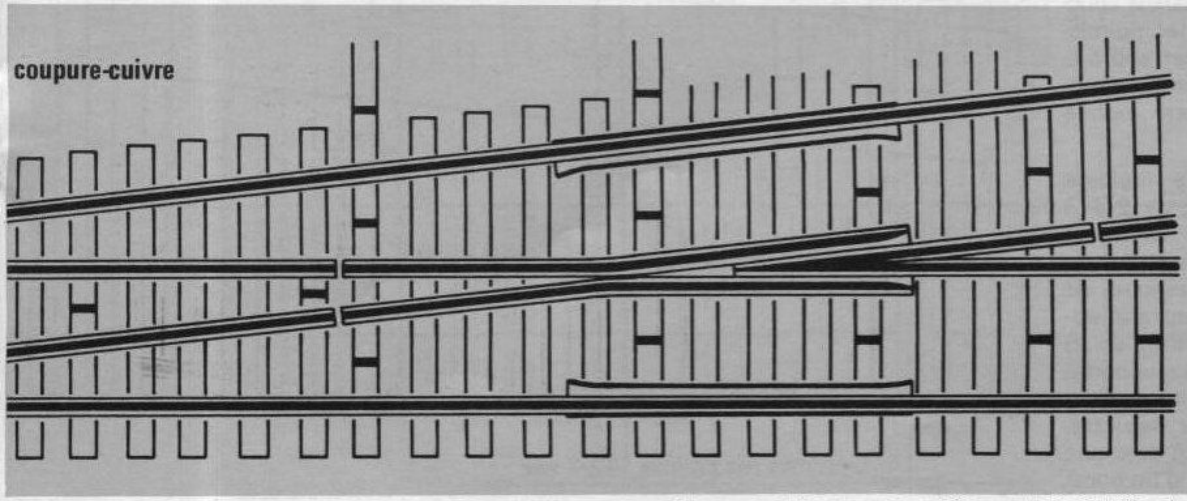
Peignez alors l'ensemble, de préférence au pistolet, les lames mobiles étant scotchées contre le rail correspondant ce qui évite le dépôt de peinture à cet endroit. La peinture sera essuyée sur le champignon avec du diluant sans attendre le séchage complet. Peignez aussi le dessous du travelage afin de bien recouvrir la tranche des traverses bois.

Les picots de lame seront clipsés sous la traverse mobile en écrasant un anneau découpé dans un tube alu de 10/10, ce qui permet un démontage éventuel facile.

Examinons certaines conformations particulières :

- la suppression de l'épaisseur du champignon à l'extérieur des pattes de lièvre donnera au cœur l'aspect d'une pièce de fonderie . Cette finition est donc souhaitable.
- Les contre rails pour leur part ne doivent pas avoir leur extrémité cambrée comme cela se fait souvent. Ce n'est ni très réaliste vis-à-vis des appareils modernes, ni très joli. Ces contre-rails resteront donc droits et seules leurs extrémités seront biseautées à la lime sur 10 mm côté rail. Les angles faits par les parties biseautées et le rail seront ensuite adoucis à la lime (léger arrondi) et les pointes seront de même arrondies.

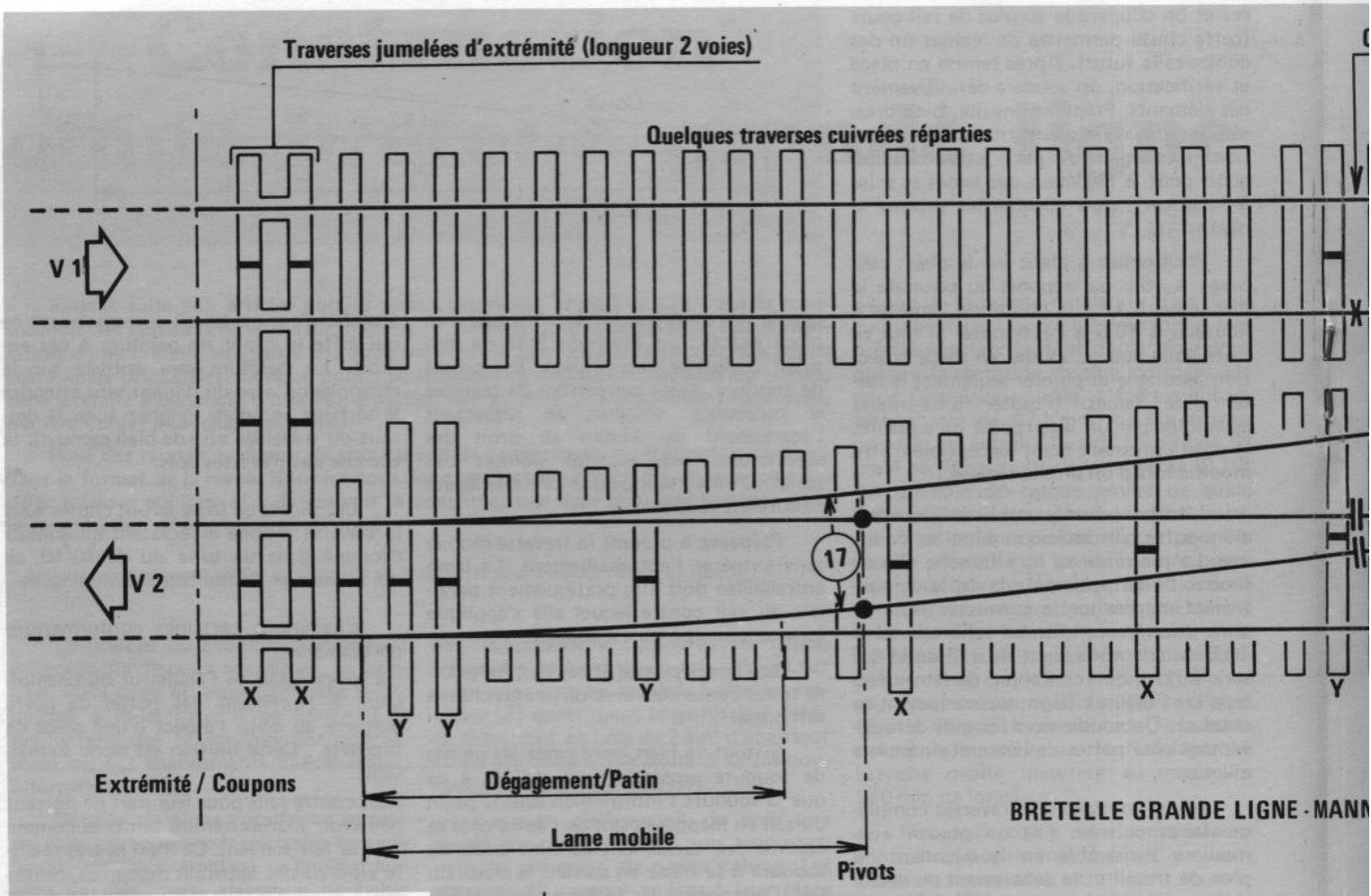
Des coussinets de renfort pourront enfin être évoqués par des renforts de soudure travaillés à la fraise.



X : traverses maîtresses
Y : traverses après démoulage
17 : surécartement, ailleurs 16,5
$X^{a,b,c,d,e,f}$: traverses longues (longueur 2 voies)

Ces notes concernent le schéma général des pages centrales dont ce dessin est le complément

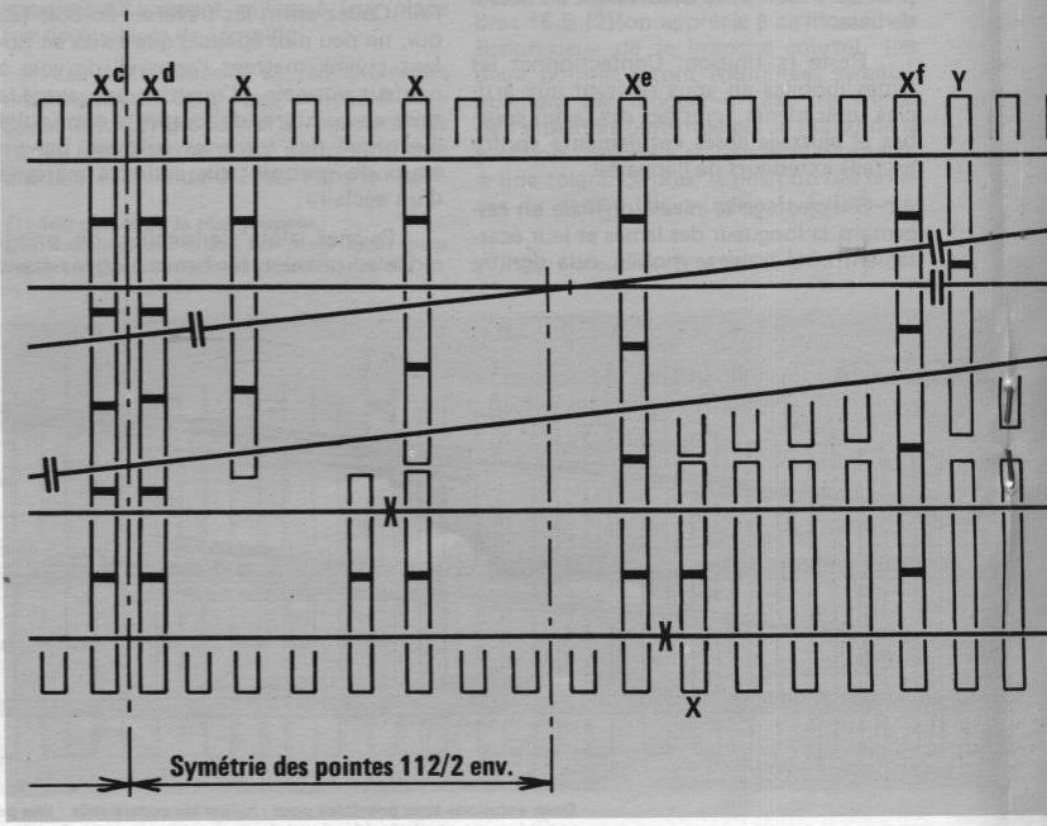
Deux solutions sont possibles pour réaliser les contre-rails : une petite cornière de laiton convenablement cambrée (dessin ci-dessus) ou un coupon de rail usiné en conséquence (voir texte).



BALLASTAGE

J'ai l'habitude de coller mes voies et aiguillages sur un carton préalablement encollé (colle vinylique blanche de menuisier) ce qui évite à la colle du ballast d'être absorbée prématurément. Notre appareil de voie sera donc collé sur ce substrat, puis chargé durant le séchage afin de prévenir toute déformation. Le ballastage pourra se faire ensuite avec tout le soin nécessaire. Ne mettez pas de ballast entre les traverses situées sous les lames, noircissez simplement le carton à cet endroit. Une goutte d'huile soigneusement déposée évitera de coller la traverse mobile dans ses glissières.

La colle utilisée sera de la vinylique additionnée de 50% d'eau et de 2 à 3 gouttes de produit «mouillant» : détergent domestique (produit pour vaisselle ou douche). Une burette en plastique est idéale pour déposer la colle entre et autour des traverses avec précision et en quantité voulue. Le ballast sera saupoudré immédiatement par sections successives de 20 cm et égalisé avec une baguette. Pour le saupoudrage, j'ai percé avec une pointe le couvercle métallique d'un bocal sur une bande de 2 cm de large.



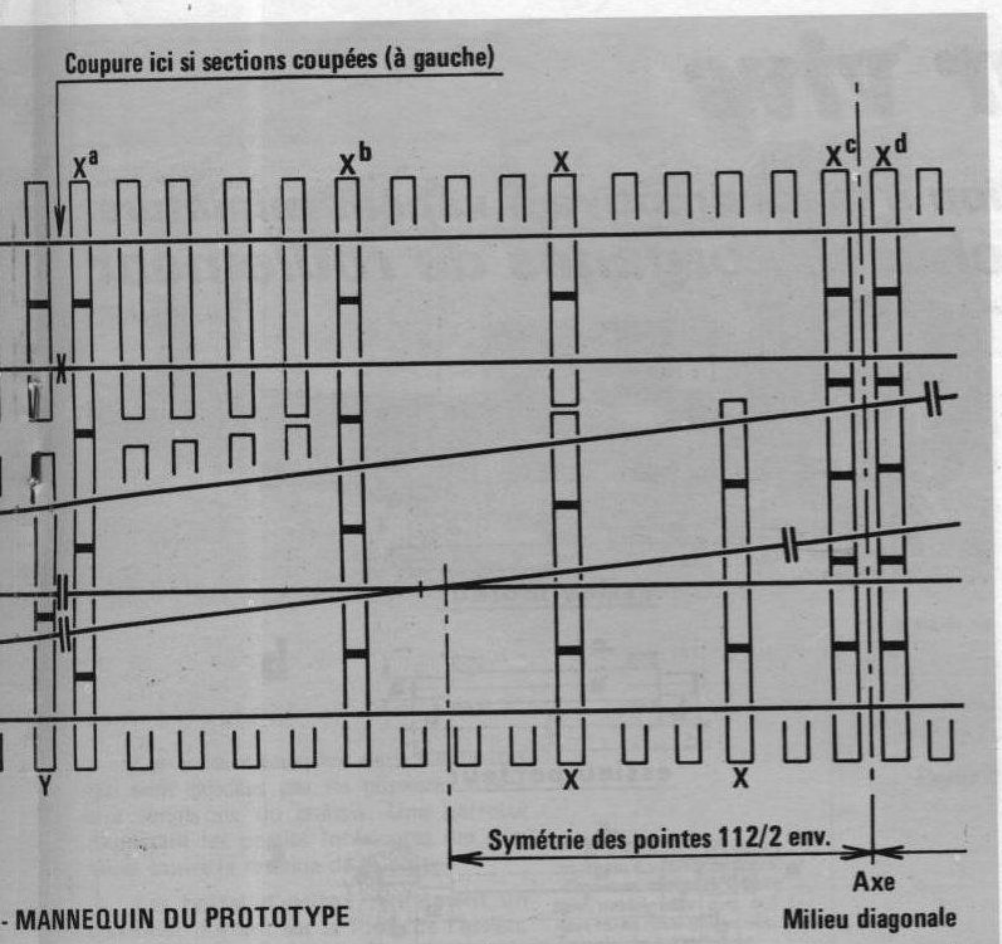
Je ne disserterai pas sur le choix du matériau à utiliser pour le ballastage : gravier ou liège. Personnellement j'emploie un mélange des deux qui donne une bonne stabilité. Pour enlever l'excédent après collage, il suffit de passer une brosse à dents tout en aspirant avec un appareil puissant (après 24 heures qui sont nécessaires pour un séchage complet).

La méthode de ballastage est la même en pleine voie. Avec de l'entrainement il est possible de faire 3 mètres à l'heure ! Le soubassement du ballast est en «tapisom» (moquette), souple mais poreux, ce qui implique pour son collage l'utilisation d'une colle pour le revêtement du sol (colle contact). La semelle en carton de 1 mm rabattue sur les bords évoque l'épaisseur de ballast.

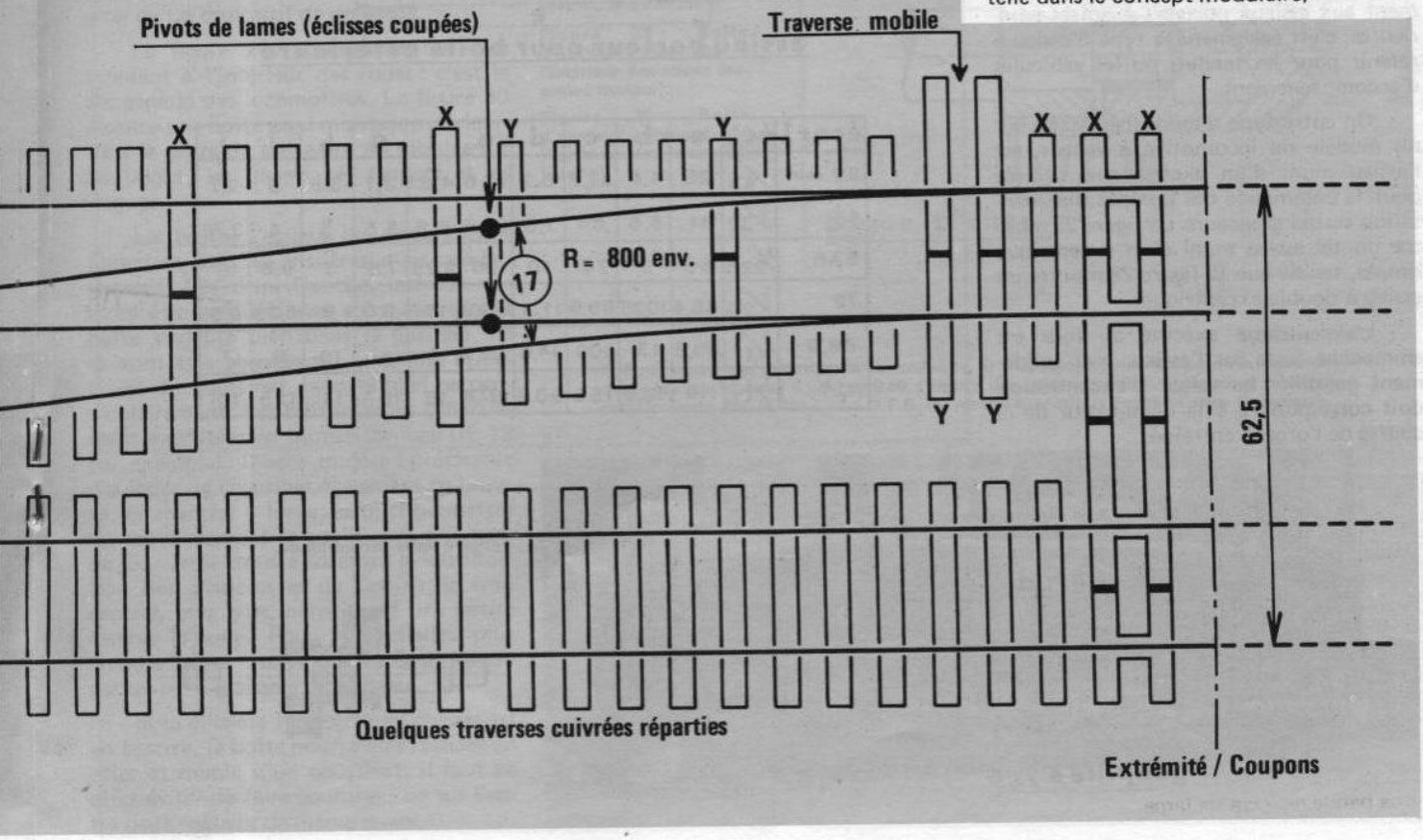
Le sandwich carton/moquette permet une récupération éventuelle facile par l'insertion par exemple d'une lame de scie à métaux.

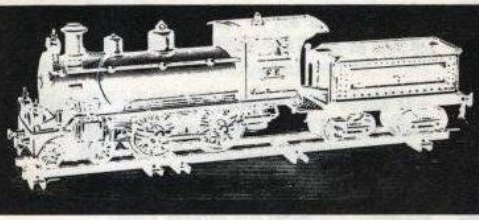
Après chaque opération (collage moquette, collage carton, collage voie par points), chargez avec des planchettes lestées. L'épaisseur obtenue est de 5 mm, donc dans la norme. Les points singuliers tels que les raccords démontables (extrémité de modules par exemple), pourront être renforcés par un court tronçon de contreplaqué de 5 mm.

(A suivre : «Electrification de notre bretelle dans le concept modulaire)



- MANNEQUIN DU PROTOTYPE





Le coin du collectionneur

DIALOGUE AUTOUR DU LIVRE « CENT ANS DE TRAINS JOUETS FRANÇAIS »

Nos collaborateurs JHL et CL se sont mutuellement craqués leurs vestes (vous savez comment : dans le feu de la discussion, on se prend par les revers et, dans le dos, la couture cède peu à peu du haut vers le bas jusqu'à ouverture complète en deux se produisant lorsque l'on aborde la vingtième locomotive inscrite au débat...), et ceci à propos de l'exactitude ou non des trains-jouets anciens contenus dans le livre de l'un d'entre eux, l'autre apportant grâce à sa documentation bien connue, des précisions que le premier était bien loin de soupçonner. Le lecteur de Loco-Revue passionné de «tin plate» en tirera son profit, tandis que celui qui ne voit que la maquette exacte verra sa connaissance des chemins de fer réels s'élargir.

Les ANNEES 30 : L'AGE D'OR du TIN PLATE et du TRAIN «FLECHE D'OR»

(JHL) - D'abord, CL, j'ai bien aimé ton livre parce que tu as évité de donner dans le «sensibilisme larmoyant» sur les «belles choses disparues», parce que tu aurais pu éviter toute correspondance avec les chemins de fer réels, ou éviter l'aspect économique du train-jouet et l'histoire des entreprises qui les ont fabriqués, et tu aurais pu passer sous silence ou descendre en flammes tout ce qui n'était pas conforme à l'archétype du train-jouet en tôle comme les modèles en zamac ou les trains de bazar bon marché : un livre sur les trains-jouets avait neuf chances sur dix d'être traité ainsi.

(CL) - Je rougis sous ces compliments, et...

– Oui, mais attends, car c'est maintenant que les choses sérieuses commencent. Le chapitre qui m'a intrigué le plus est celui de l'«Age d'Or» avec les «Flèche d'Or» (1). Pourquoi JEP a-t-il ainsi omis des fenêtres sur sa voiture qui, par ailleurs, est satisfaisante ? Ils ne pouvaient donc pas compter les fenêtres de la voiture réelle qui, à l'époque, abondait à la Gare du Nord, soit à sept stations de métro sans changement du Bld Beaumarchais où étaient les bureaux ?

– Chez Jep, on connaissait fort bien le chemin de fer réel, comme me l'ont confié des anciens collaborateurs de la firme : des démarcheurs ou des représentants Jep, amoureux des vrais trains, avaient souvent des photographies prises durant leurs voyages et les amenaient à l'usine de Montreuil au bureau d'études. De même le chef du bureau d'études, Robert Maupin, avait été, en motocyclette, photographier la gare de Vaires pour s'en inspirer et en faire la célèbre gare Jep qui est en couverture du livre. On regardait bien le train réel, mais il était indispensable de sérieusement le transposer, car il fallait utiliser des châssis standard pour les voitures, fourgons et wagons, et mettre les locomotives sur un mécanisme-moteur standard à quatre roues à qui on ajoutait, au besoin, bogies et bissels. La voiture «Flèche d'Or» Jep a été volontairement raccourcie pour qu'elle puisse s'inscrire dans les courbes serrées du train-jouet ancien dont les rayons étaient de l'ordre de 30, 40 ou 60 cm au mieux ! Songe que ces rayons concernent du matériel théoriquement en «O», donc très gros par rapport à du «HO».. Le fourgon «Flèche d'Or» est à peu près exact tout comme la 3-1200 Nord. Son tender aussi, dans la mesure où, d'après Michel Doerr, il reproduit le tender prussien précédant le 37 m³. Le tender «Flèche d'Or» Hornby représente le même modèle d'une manière intéressante, mais la locomotive est par contre ramenée au type 221. La voiture «Flèche d'Or» Hornby a, par contre, tout à fait le même numéro que la voiture exposée au Musée de Mulhouse, un fait assez extraordinaire (2) pour être signalé : à plus de trente années d'intervalle, une correspondance peu commune se fait donc entre le Musée de Mulhouse et le train-jouet !

– Vive donc la voiture Hornby N° 4018 E, même si elle n'a du modèle réel guère que le numéro, car on pourrait beaucoup dire sur son

(1) JHL a été étonné par la «cote» dont bénéficiait la Superpacific Nord 3.1200 auprès des constructeurs de jouets des années 30/40. Les belles Pacific P.O. transformées par André Chapelon semblent, par contre, avoir été ignorées, si l'on excepte le modèle produit par les Etablissements JFJ (Fournereau).

(2) Le hasard n'a-t-il pas été un tout petit peu aidé par la passion de Michel Doerr pour les trains Hornby ?.. Le Directeur du Musée de Mulhouse n'a-t-il pas, au cours d'une interview accordée à notre consœur La Vie du Rail, dessiné un petit croquis illustré par cette légende révélatrice : «Hornby for ever» !

1

inexactitude. La voiture Jep est meilleure sur ce plan. La voiture LR serait la plus réussie si l'on en compte les fenêtres, mais elle est vraiment trop «basse sur pattes» avec ses bogies trop larges.

– Oui : elle souffre du sous-dimensionnement du matériel LR affectant seulement les caisses, traitées au 1/60 posées sur des voies et des bogies au 1/43.

Les ENGINS THERMIQUES et ELECTRIQUES : une certaine PREDILECTION pour les PROTOTYPES

(JHL) - J'ai découvert, avec surprise, que Jep avait reproduit la fameuse diesel 262 DB 1 du PLM, mais en raccourcissant sérieusement la locomotive à un type 2 B 2.

(CL) - Toujours le mécanisme-moteur standard à 4 roues passe-partout...

– Par contre l'ABJ et la véritable «Micheline» de LR sont très bons. As-tu remarqué que la BB «8100» de LR, page 100 du livre, est immatriculée BB 0401 ? Il s'agit du numéro du prototype de la BB 8001 immatriculée ainsi, à l'origine, en 1947, à la suite des BB 300 SNCF de conception PO. Elle a été ré-immatriculée BB 8001 lors de la mise en application du marquage unifié de 1948, soit 10 années après la date supposée par les amateurs en général, pour l'ensemble des véhicules et engins SNCF restés jusque là très «ancienne compagnies» !

– Je n'avais pas remarqué ce numéro bizarre, ou, plutôt, je m'attends toujours à trouver des numéros très fantaisistes sur les trains-jouets et avais rangé d'emblée ce «0401» parmi les élucubrations des dessinateurs de jouets sans penser que, pour une fois, c'était le numéro exact et historiquement intéressant. En outre les amateurs, comme le prouvent les petites annonces, parlent toujours de «BB 8100», la célébrité de la série l'ayant, en somme, emporté sur les prototypes.

– Même chose pour la BB «8100» Hornby qui est, en fait immatriculée BB 8051. Il ne s'agit donc pas d'une BB 8100, mais bel et bien de la BB 8051 qui est devenue plus tard la BB 10001 puis 20006, la petite «merveille» Alsthom du laboratoire 20 kV de la Savoie (on n'était pas encore venu au 25 kV à l'époque). Regarde les deux moulures latérales conformes au prototype réel, tout comme la décoration frontale. La BB 8051 a eu des livrées assez changeantes, elle a même été bleue comme les monophasées de l'époque, mais de là à la peindre en vert deux tons (référence TBB du catalogue Hornby), il ne faut quand même pas abuser ! La seule vraie BB signée Hornby est, à ma connaissance, le modèle HO en plastique.

– Par contre est-ce que les BB 8100 en zamac de Jep et de GMP sont exactes ?

– D'après les photos du livre, certainement. Bien sûr tu ne parles pas des modèles de base Jep sur quatre roues ?

– Ni du modèle de base, série M mécanique de Hornby, lui aussi sur quatre roues.

– Puisque la BB 8051 de Hornby n'est pas une BB 8100, sais-tu que la CC 7100 de Jep n'en est pas une non plus ? On voit bien, dans ton livre, le numéro CC 7001 ornant la machine Jep, et ce numéro est celui du prototype CC 7001 qui, avec la CC 7002, précéda la fameuse série de machines de vitesse à adhérence totale. Sans doute Jep choisit-il ce modèle parce que, en 1952, la série des CC 7100 n'était pas encore sortie et tu noteras, sur le modèle Jep, les vitres latérales et le carénage tout à fait caractéristiques.

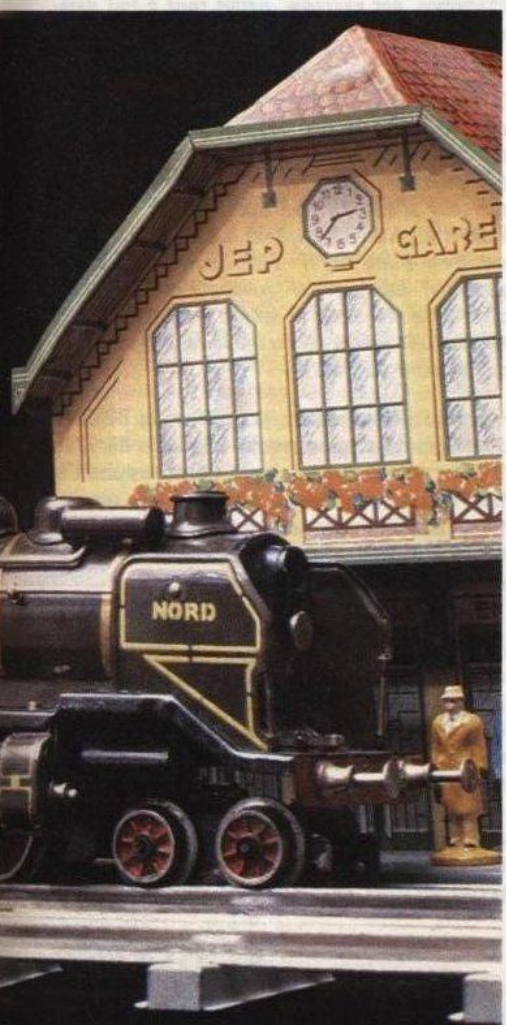
– C'est vrai, mais les amateurs ont une raison d'appeler la CC Jep une «7100» car, en 1954, quand la CC 7121 battit le record du monde avec 243 km/h (à ne pas confondre avec le record de 331 km/h de la CC 7107 en 1955), aussitôt, Jep voulut en saisir l'impact sur le plan commercial et renumérota sa CC 7001 en CC 7121 sans rien changer au modèle, et en faisant allusion à ce record dans son catalogue l'année suivante. Mais le record de 1955 «tom-

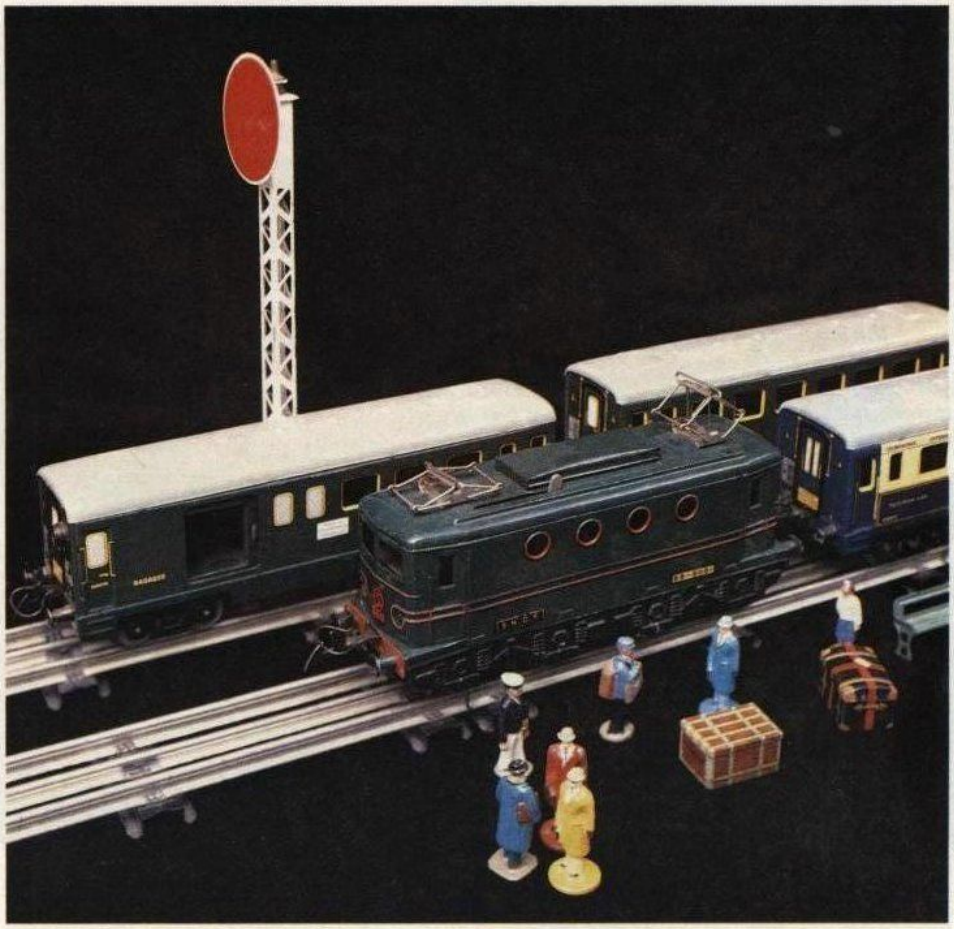
ba» en même temps que le catalogue de l'année et Jep, l'année suivante, modifia son texte publicitaire en fonction du nouveau record, mais ne modifia pas le numéro de la locomotive ! L'association de la CC Jep avec les records à 331 km/h fut très réussie publicitairement et elle demeure encore présente dans l'esprit de ceux qui ont connu les catalogues Jep du moment qui étaient la grande source d'information ferroviaire des garçons des années 50. Il se trouve que les hasards des modèles disponibles chez les collectionneurs ont réuni, dans le livre, des CC 7001 seulement et aucune CC 7121, ce dernier modèle semble avoir été plus rare.

A la fin des ANNEES 50, les GROS JOUETS en TOLE S'AFFINENT en adoptant le PLASTIQUE

(JHL) - Passons à autre chose : j'ai bien aimé les voitures B6q modernisées Etat de LR en plastique. Le couvert en plastique est très beau, lui aussi, et, avec son toit bombé et sa forme de caisse, semblerait être un Gs *40* 1, wagon sorti en réalité en 1957.

(CL) - Cette remarque est intéressante, car elle permettrait de dire que LR aurait donc continué à étudier des nouveautés après 1956, date à laquelle il semble que la firme ait été mise en sommeil par « Les Industries Electriques de la Seine» qui en étaient propriétaires, ceci jusqu'à la vente de LR à Jep qui n'en reprit pas la fabrication. Tout porte à croire que, pourtant, de 1956 à 61, les activités de LR se réduisirent à la vente de stocks importants accumulés du fait d'une mévente antérieure, et à la sortie de catalogues. A propos de la photographie de ce couvert, page 103, on remarquera que le fond de la photographie est une boîte LR. Les amateurs de trains seront intéressés d'apprendre qu'il s'agit, d'après Michel Doerr qui m'a écrit à ce sujet, d'un dessin de Schefer que l'artiste avait fait pour la firme quand il habitait encore rue Binelles à Sèvres. Michel Doerr était même là quand Schefer avait fait le dessin ! Comme quoi les firmes de trains-jouets savaient faire appel aux compétences reconnues.





3

Photos : C. LAMMING

A propos de la PACIFIC ETAT BLZ : les TRIBULATIONS d'un COLLECTIONNEUR FACE aux MULTIPLES VARIANTES

(JHL) - J'ai été intéressé par les deux rames présentées page 115 : les rames en «OO» de Jep et de BLZ avec leurs locomotives carénées. Si tu sais certainement que la 232 R a existé en chocolat, sais-tu que la «Pacific» Etat de BLZ, qui reproduit, avec une belle vérité pour l'épqoque, la 3-231 D 761 carénée du dépôt des Batignolles malgré un tender fantaisiste, a existé en version noire sans filets mais avec roues à rayons sur le bogie et le bissel ?

(CL) - Je ne le savais pas. Mais connaître les mille et un modèles plus ou moins sur catalogue du train-jouet est un défi perpétuel, car les firmes, à l'époque, ne concevaient guère leur catalogue comme un «document contractuel» et, au hasard des stocks de pièces détachées disponibles, on finissait souvent une livraison urgente avec ce qui traînait dans l'atelier quand il y avait rupture de stocks de la véritable pièce prévue. Que de roues à rayons ont dû remplacer des roues pleines, que de guérites n'ont pas été montées ou ont été permutées d'un modèle à un autre, que de couleurs inédites ont été peintes dans la fièvre des livraisons des veilles de Noël... Les constructeurs nous l'ont assez affirmé lors de notre enquête chez eux pour la rédaction du livre et ils sont assez amusés par les amateurs de trains-jouets anciens qui se réfèrent aux catalogues comme à des «Bibles» pour jurer que tel ou tel modèle fut ainsi en telle année !! Les techniques actuelles sont hyperstandardisées (moulage, sérigraphie) et demandent des machines coûteuses et des mou-

les longs à amortir, donc facteurs de stabilité dans les références commerciales. Mais à l'époque de la production en petit atelier, avec des petites machines-outil à commande manuelle, avec une peinture ou des techniques de lithographie faciles à changer, on comprend que les jouets pouvaient aisément varier au sein des séries. Cela il faut le dire, surtout pour les époques très anciennes du train-jouet.

GEM, une CURIEUSE MARQUE «FRANCAISE» (?)

(JHL) - D'accord. Venons en à cette curieuse marque française «GEM» dont tu présentes les trains en HO, page 120.

(CL) - Personne ne sait rien de cette marque dont j'ai trouvé des boîtes précieusement gardées chez Jouef. Les collaborateurs de notre grande firme nationale m'ont beaucoup aidé, car Jouef avait acheté pratiquement tout ce qui était sorti en trains miniatures durant son existence, et ces mystérieux trains Gem ont dû être vendus après guerre dans les grandes surfaces.

– Le porte-autos moderne Gem est typiquement DB années 50, et la locomotive électrique semble être un prototype E 10 de la DB, année 1952. Les voitures «Mistral» ont une silhouette très germanique en fait, et seule la vapeur, qui veut sembler être une 050 TX comme la 020 Jouef, aurait une petite parenté française «issue de germains»...

– Je pense que Gem a dû être produit en Allemagne, en zone occupée française et pour le compte du marché français, durant les annnées d'après-guerre, ce qui expliquerait aussi l'immatriculation DB des wagons de marchandises.

Et à propos des AUTORAILS...

(CL) - JLF dit que l'autorail Joustra est un Somua ?

(JHL) - Non, cela vient sans doute de la fiche documentaire LR du N° 434 : ce mois-là, à la rédaction, on vivait dans le Somua et on en voyait partout... C'est bien d'un De Dietrich qu'il s'agit, et Niederbronn n'est pas loin de Strasbourg. Les De Dietrich articulés, comme celui de la page 124-125 ont vraiment existé, mais sont partis aux colonies, il me semble, à la libération (ex-SNCF ZZ D 1 à 3, origine Est ZZ 107001 à 3) : j'ai la photo !!

– Que tu aies la photo ne m'étonne pas... Et l'autorail en «O» de chez Hachette vendu avec des maisons «Batinor» ? Que peux-tu me dire à son sujet ?

– Rien : j'ai beau retourner toute ma «doc»... Sans doute Pichon l'identifierait en 3 secondes, car cet autorail n'a pas l'air de n'importe quoi.

– En tous cas, tu as «épluché» mon livre !

A partir des ANNES 50, la FRONTIERE entre JOUETS et MAQUETTES devient ALEATOIRE

(JHL) - Je regrette que les débuts du «OO» ou du «HO» français ne soient qu'effleurés. Il est vrai qu'à partir des années 50, la frontière entre le train-jouet, objet de ton livre, et le train-maquette devient très aléatoire et traiter des marques comme VB ou SMCF, avec leurs innombrables références en matière de wagons de marchandises, par exemple, aurait tout à fait déséquilibré le livre.

(CL) - J'aime le «tin plate» infiniment plus que le zamac et le plastique et je me sentais bien plus attiré par les trains-jouets anciens que ceux des années 50 et 60. Mais je reconnais qu'ils présentent un réel intérêt. Je ne pouvais les passer sous silence, et me suis limité à ceux qui étaient le plus «jouet» dans la conception, comme la rame Jep 232 R + voitures «saucisson» par exemple. Le matériel marchandises Jep était déjà de la maquette et les Ets Fournereau, je le sais, en ont même conçu quelques wagons comme le plat à guérite.

– Quand j'étais enfant, je préférais la BB 9200 Jouef (moteur «saucisson») à la belle BB 9200 Hornby en «O» et en zamac (dont certains détails étaient plus fidèles d'ailleurs que sur certains modèles dits «maquette» actuels) rien qu'à cause de la laideur de ce rail central que je ne pouvais absolument pas souffrir !

– Ce rail central ne m'a jamais gêné, bien au contraire, car en fait il était la marque d'un «standing» supérieur en matière de trains-jouets. Le train mécanique avait bien une voie à deux files de rails, mais cette voie évoquait, en somme, le retard du train mécanique par rapport au train électrique qui, lui, se conduisait vraiment à distance. Le train mécanique était devenu le train du pauvre ou du bébé... La voie à trois rails fascinait, surtout la voie LR ou BLZ à traverses en bois qui faisait de vous presque un

4

5

1. Inspiré par les fameuses rames TAR de la Compagnie du Nord, cet autorail JEP articulé apparaît en 1935.

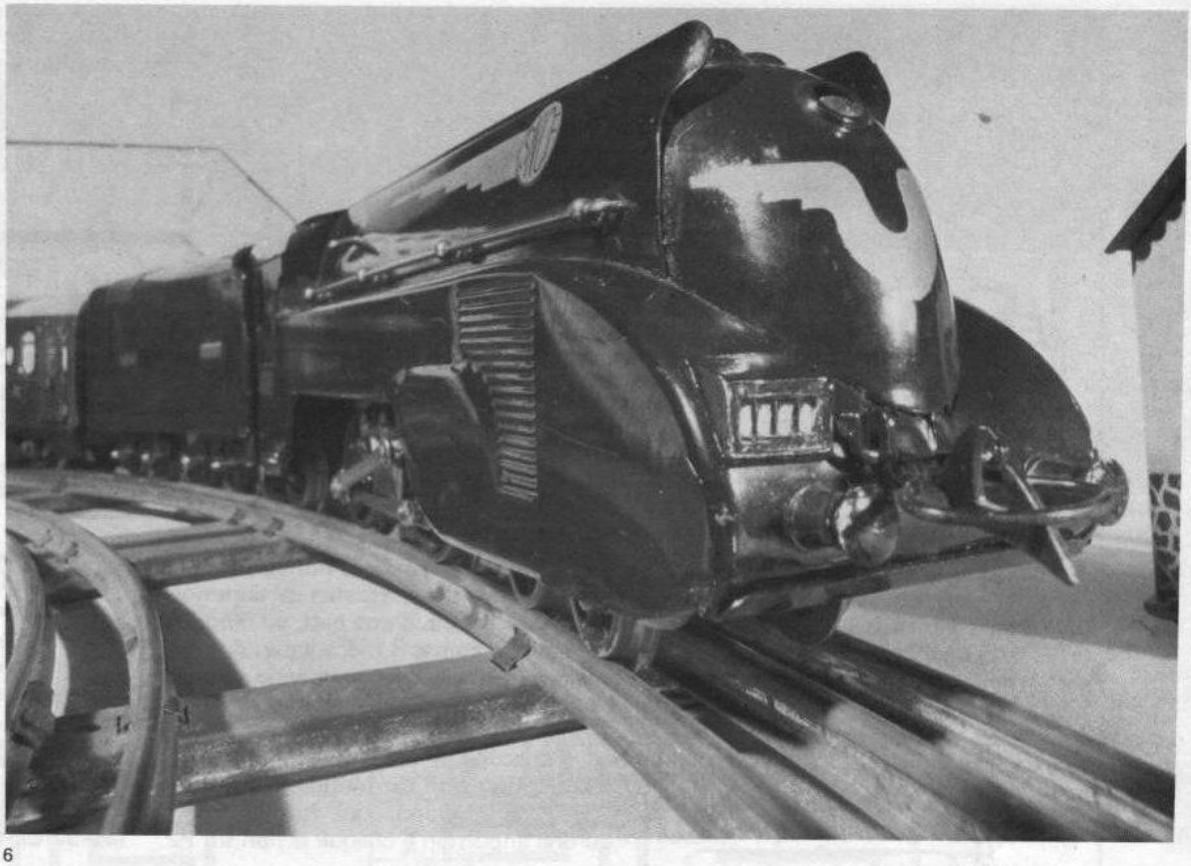
2. La « Flèche d'Or » JEP ou l'âge d'or du train-jouet français. Le nombre d'essieux de la Super Pacific Nord 3-1200 est exact.

3. La BB 8051 : l'un des plus grands succès « Hornby » d'après-guerre.

4. La « Micheline » L.R. : à la limite du jouet et du modélisme, il y a 50 ans...

5. L'autorail Bugatti double produit par Hornby à Bobigny ; Bobigny, c'est aussi les fameuses Dinky Toys, telles cette Traction 11 BL et cette Simca-Facel 1200 S !

6. Prestige du système 3 rails, avant-guerre. Ici, le système de voie double Hornby permettant de faire rapidement des circuits à double voie sans problème de parallélisme !



6

Photos : C. LAMMING

maquettiste ! Ce rail central c'était vraiment la garantie qu'il s'agissait d'autre chose... Le train mécanique décourageait avec le fastidieux remontage à la clé, l'impossibilité de le télécommander, les arrêts brusques et stupides obtenus avec l'éventuel rail spécial d'arrêt et surtout la brièveté du temps de fonctionnement : on pouvait espérer deux à trois minutes et une demi-douzaine de tours du circuit au mieux. Mais bien sûr, cette voie à rail central n'était pas perçue dans une optique maquettiste par mes yeux d'enfant... Toutefois on peut noter que bien des maquettistes pionniers du «O» ont utilisé le rail central et des locomotives aussi exactes que des Marescot/Fournereau, des Gaume, des Munier ont utilisé ce système, parfois sous la forme, c'est vrai, du rail latéral moins choquant, ou du ski sur plots centraux. Il semble que la sortie du «deux rails» a créé avec lui son besoin de réalisme, alors que ce système a surtout été produit pour des raisons de bas prix de revient permis par la généralisation du plastique moulé. L'autorail Hachette, qui utilise ce système avec sa voie à traverses plastique, est un jouet très bon marché qui prouve ce fait. Même remarque pour les premiers trains Jouef, ou les modèles bon marché Fleischmann d'après-guerre. Mais c'est vrai que le «deux rails» a permis, enfin, un aspect satisfaisant de la voie, donc des trains et des réseaux. Ce ne serait pas pensable de faire du «modélisme d'atmosphère» sur de la voie à rail conducteur central !!! C'est peut-être pourquoi, en trains-jouets anciens, j'aime beaucoup les trains mécaniques perfectionnés de Hornby avec les grandes locomotives très lourdes roulant, en silence et avec beaucoup d'inertie, sur une voie à deux files de rails. Je leur trouve quelque chose de plus vrai, de plus conforme à une locomotive à vapeur vive, que les trains maquette actuels, peut-être parce que ce sont, tout compte fait, du vrai chemin de fer réduit, construit comme du «Decauville» en voie de 32 mm au lieu de 600 mm. Le mode de propulsion est certes peu attrayant, comme dit plus haut, en matière d'exploitation d'un réseau, mais il offre, au moins, la satisfaction psychologique d'être réalisé avec un mécanisme 100% métallique : pas un milligramme de plastique, comme une locomotive à vapeur réelle !

Une ENIGME : le LOCOTRACTEUR A.G.P. ONEGA en HO

(JHL) - En tous cas, dans ton livre, tu ne dis pas tout. Sais-tu que j'ai un truc mystérieux chez moi : c'est un kit plastique facile à monter, teinté vert réséda dans la masse, inscriptions par décalcomanies «LZZ BDR 5000», ce qui ne veut pas dire grand chose (dans la numérotation SNCF du moment, BDR était abrégé en BD). Pas de moteur dans la boîte, et châssis et roues en plastique. La notice, très détaillée, parle d'un châssis en métal moulé (en option ?) avec moteur «Jacky HO» (je connais ce moteur «Jacky», mais pas de modèle en HO), et précise que les plans ont été exécutés d'après ceux fournis par BDR, soit Baudet-Donon-Roussel. Moi, je veux bien, mais ce locotracteur en HO ressemble comme un frère aux Y 6001 à 4 de la SNCF sortis en 1951 par BDR et aux dérivés unifiés Y 6200, 6300, etc. Mais là ou cela devient étonnant, c'est que ce modèle est sorti deux ans avant les engins réels, car la notice date de 1949!!!

(CL) - C'est fort possible, car les firmes pouvaient prêter des plans de projets aux firmes de trains-jouets et, éventuellement, ensuite réaliser le projet à l'occasion de la commande effective: comme quoi il faut se méfier des dates d'apparition des modèles réels pour dater les jouets...

– Dernier détail, la marque : «Ateliers AGP - Etudes et réalisation de moulages plastique - ex-Sélection - ONEGA», tu ne décris pas ça dans ton livre. Tu connais ?

– Non, le seul livre complet sur les trains-jouets sera celui du Jugement Dernier, car Dieu y aura noté intégralement tous les péchés des hommes, avec les dates exactes, et tout et tout. Or le train jouet, c'est plus qu'un péché mignon, c'est une obsession. Ce jour-là, ça va barder !